José Ricardo Moreno Pinho

UM PORTO EM QUATRO TEMPOS

Salvador e as dinâmicas de acumulação de capital

EdUneb
Editora da Universidade do Estado da Bahia

Um porto em quatro tempos: Salvador e as dinâmicas de acumulação de capital

José Ricardo Moreno Pinho

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

PINHO, J. R. M. *Um porto em quatro tempos*: Salvador e as dinâmicas de acumulação de capital [online]. Salvador: EDUNEB, 2023, 183 p. ISBN: 978-85-8581-336-9. https://doi.org/10.7476/9788585813369.

All the contents of this work, except where otherwise noted, is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International license.

Todo o conteúdo deste trabalho, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença Creative Commons Atribição 4.0.

Todo el contenido de esta obra, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia Creative Commons Reconocimento 4.0.

UM PORTO EM QUATRO TEMPOS

Universidade do Estado da Bahia - UNEB

Adriana Marmori Lima
Reitora

Dayse Lago de Miranda
Vice-Reitora

Editora da Universidade do Estado da Bahia - EDUNEB

Sandra Regina Soares
Diretora

Conselho Editorial

Titulares	**Suplentes**
Adelino Pereira dos Santos	Marielson de Carvalho B. da Silva
Alan da Silva Sampaio	Nivaldo Osvaldo Dutra
Ana Lúcia Gomes da Silva	Cláudia Paranhos de J. Portela
Astria Dias Ferrão Gonzales	Hilda Ferreira da Silva
Lázaro N. V. Andrade	Marcos Antonio V. Silva
Maria das Graças de A. Leal	Neivalda Freitas de Oliveira
Marilde Queiroz Guedes	Elzicleia Tavares dos Santos
Marineuza Matos dos Anjos	Nilza da Silva Martins de Lima
Marluce Alves dos Santos	Angelita de Souza Leite
Monalisa dos Reis A. Pereira	Luciete de Cássia S. L. Bastos
Nadja Santos Vitória	Josilda B. L. M. Xavier
Nilson Roberto da S. Gimenes	Monica Matos Ribeiro
Paulo César Souza García	Carla Severiano de Carvalho
Valério Hillesheim	Virgínia Queiroz Barreto

José Ricardo Moreno Pinho

UM PORTO EM QUATRO TEMPOS

Salvador e as dinâmicas de acumulação de capital

Salvador
EDUNEB
2023

© 2023 Autor
Direitos para esta edição cedidos à Editora da Universidade do Estado da Bahia.
Proibida a reprodução total ou parcial por qualquer meio de impressão, em forma idêntica, resumida ou modificada, em Língua Portuguesa ou qualquer outro idioma.
Depósito Legal na Biblioteca Nacional.
Impresso no Brasil em 2023.

Coordenação Editorial
Elisângela Santana dos Santos

Coordenação de Design
Sidney Silva

Revisão textual e Normalização
Tikinet Edições LTDA.

Capa e Diagramação
Sidney Silva

Revisão textual de prova
Denise Dias de Carvalho Sousa

Revisão de diagramação de prova
Henrique Rehem Eça

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação – CIP
Catalogação elaborada por Regina Simão Paulino – CRB 6/1154

Pinho, José Ricardo Moreno
Um porto em quatro tempos: Salvador e as dinâmicas de acumulação de capital / José Ricardo Moreno Pinho. – Salvador: EDUNEB, 2023.
183 p.; il.

ISBN 978-65-88211-75-5

1. Porto de Salvador, BA. 2. Salvador, BA. 3. História. 4. História do Porto de Salvador, BA. 5. Zona Portuária. 6. Economia. 7. Capitalismo. 8. Globalização. 9. Gentrificação. 10. Exclusão Social. I. Título.

CDD 981.42

Editora da Universidade do Estado da Bahia – EDUNEB
Rua Silveira Martins, 2555 – Cabula
41150-000 – Salvador – BA
editora@listas.uneb.br
portal.uneb.br

Editora filiada à
Associação Brasileira das Editoras Universitárias

SUMÁRIO

PREFÁCIO 7

INTRODUÇÃO 13

O PORTO COLONIAL
Da fundação da cidade do Salvador até as
décadas finais do Século XVIII 23

O PORTO EM TRANSIÇÃO
Das décadas finais do século XVIII até a construção
do porto organizado 47

O PORTO ORGANIZADO
Do início das operações do porto moderno
à introdução dos contêineres 95

O PORTO DE CONTÊINERES
Do início das operações com contêineres às
primeiras décadas do Século XXI 137

CONSIDERAÇÕES FINAIS 167

PREFÁCIO

Imaginei iniciar o prefácio trazendo ao/à leitor/a dados que motivaram a carreira acadêmica do autor, ainda que de maneira sintética. Portanto, registro que o prof. José Ricardo Moreno Pinho atribui como uma das motivações para cursar História a relação que, desde criança, manteve com o Centro Histórico de Salvador, local onde seu avô e, posteriormente, seu pai possuíam uma oficina de óculos. Essa convivência fez despertar nele o interesse pela cultura do povo, especialmente do povo negro. Também naquele espaço, teve a oportunidade de acompanhar, no final da década de 1970, a criação e parte da trajetória do Olodum, escola de tambores afro-brasileiros.

O interesse pelo porto de Salvador surgiu na fase de elaboração de sua tese de doutorado. As pesquisas e os estudos realizados sobre os conflitos contra a carestia na Salvador do século XIX o levaram a olhar para o porto como a principal porta de entrada de mercadorias a garantir o abastecimento da cidade. É que "a história dos portos se confunde com a história das cidades portuárias e vice-versa," como bem expressa Cezar Honorato na introdução da coletânea *Portos e cidades portuárias em questão*. O caminho era o mar e o porto era a porta, instrumento fixo de apoio à navegação. Sua localização no Atlântico Sul e a segurança que inspirou influíram na decisão do local para a construção de uma fortaleza em dois espaços definidos: parte alta e parte baixa.

A pretensão de José Ricardo vai ao encontro da afirmativa anterior. A imbricação entre porto-cidade e cidade-porto em relação ao abastecimento é apenas um dos itens da dependência entre ambos. A história do porto da Bahia se confunde com a história da cidade de Salvador. Por 400 anos – de 1549 a 1959 – prevaleceu entre ambos um elo de dependência que lentamente foi se esvaziando. Fatores como o processo de industrialização, embora tardio, estimularam o distanciamento entre eles, principalmente no pós-Segunda Guerra, com

a exploração do petróleo, o advindo do Centro Industrial de Aratu, do Complexo Petroquímico de Camaçari e do porto de Aratu.

Às experiências anteriormente citadas, somam-se a tese de doutoramento *Açambarcadores e famélicos: fome, carestia e conflitos em Salvador (1858 a 1878)* (2015) e sua participação como um dos organizadores do trabalho coletivo *Histórias e espaços portuários – Salvador e outros portos (2013-2016*) - oportunidades que fortaleceram os conhecimentos sobre o tema, assegurando-lhe *expertise* para se dedicar à "evolução histórica do porto da Bahia, de maneira panorâmica", em universo cronológico de cinco séculos – do XVI ao XX e mais duas décadas do XXI –, como registra na introdução.

O autor concretizou o compromisso a que se propôs sem a presunção da última palavra e de atingir a totalidade. Apresentou um relevante trabalho, que engrandece a bibliografia sobre o tema, com um volume significativo de informações, privilegiando a disseminação do conhecimento sobre portos, em especial sobre o porto da Bahia. Devo evidenciar que a produção deste livro ocorreu em 2020, ano referência de um cenário trágico, sem precedentes, provocado pela pandemia de Covid-19, que continua, de forma agressiva, até os dias atuais.

Para atingir sua meta, o José Ricardo Moreno buscou como amparo à narrativa histórica no arcabouço teórico marxista e gramsciano, o que lhe garantiu o desenvolvimento lógico em "um exemplo histórico concreto e abundante." O cenário – o porto da Bahia, a cidade do Salvador e a baía todos os Santos – é o centro da narrativa empreendida, que como o próprio autor afirma na introdução, se pauta "na lógica dos processos que conferem hegemonia das diferentes formas de acumulação de capital para determinados momentos históricos, que podemos bem interpretar a evolução dos portos. O desafio agora é repensar estas lógicas e comparar as dinâmicas de transformação do porto soteropolitano com as mutações de formas de acumulação de capital, seus arranjos e hegemonia" – fenômeno cientificamente teorizado por Karl Marx e Frederik Engels e tão bem colocado pelo prof. José Ricardo Moreno Pinho.

Leal ao compromisso, a narrativa sobre a evolução histórica do porto soteropolitano permitiu estruturar a obra em quatro tempos, além da "Introdução", das "Considerações finais", das imagens (acessadas através de *QR code*), quadros e gráficos e de fontes documentais e bibliográficas que sustentaram a elaboração do trabalho. Cada tempo integra um capítulo, que se detém em determinado momento histórico.

O porto colonial envolve três séculos. Corresponde ao "antigo sistema colonial" e conta a história do porto e da cidade do Salvador na condição de capital da colônia, de "Cidade Atlântica" e de cidade-porto/porto-cidade[1] diante da imbricação que havia entre ambos, naquele momento da expansão marítima da Europa ocidental e, posteriormente com características menos intensa, até meados do século XX. Com condições e aspectos de um porto natural, o porto de Salvador contava, desde a fundação da cidade, com investimentos da metrópole direcionados à construção de espaços reservados a órgãos, sobretudo órgãos arrecadadores de tributos e vigilância do trânsito de mercadorias, a exemplo da Fazenda e da Alfândega.

O Arsenal da Marinha, construído no século XVI como suporte de envergadura à navegação e a outras atividades elencadas no capítulo, representou um dos investimentos que além de fomentar a indústria naval, passou a acudir/socorrer as avarias e situações similares de caravelas e outras embarcações, responsáveis pelo trânsito da Carreira da Índia, do tráfico de africanos escravizados e de mercadorias.

Salvador, na condição de cidade e de capital, e o seu porto vão atuar como elementos fixos facilitadores das transações comerciais de exportação e de importação para a Europa e para o mundo. Foi nessa época que se intensificou a navegação a longa distância, o que garantiu a expansão marítima e comercial da Europa Ocidental pelos oceanos Atlântico, Índico e Pacífico e pela América, África e Ásia. O texto aborda os mecanismos e as ações de exploração e pilhagens dos impérios face às colônias, respaldados pela política econômica

[1] Cidade-porto/porto-cidade: o posicionamento de Brian Hoyle é bastante esclarecedor quanto ao conceito de cidade-porto.

mercantilista e pelo absolutismo monárquico. Em relação às terras do Brasil, especificamente, onde se incluem o porto e a cidade do Salvador – ambos localizados em área privilegiada, na Baía de Todos os Santos –, elas permaneceram sob o controle comercial da classe empresarial portuguesa. "Os privilégios e monopólios se tornaram o elemento mais peculiar da história fiscal portuguesa, e foi este o sistema aplicado no ultramar" (Sousa, 2016, p.118). Por meio de acordos com a coroa, Salvador adquiriu assim o "privilégio de compra dos produtos coloniais e de venda dos produtos europeus para o mercado local", estabelecendo a prática do oligopólio.

Mas o século XVIII trouxe para o XIX os ideais iluministas, as propostas da primeira revolução industrial e os efeitos da Revolução Francesa, colocando em xeque o antigo sistema colonial e as monarquias absolutistas. Esses acontecimentos, mesmo que lentamente, repercutiram na vida do Brasil, da capitania da Bahia de Todos os Santos e do seu porto, no mercado de trocas, como também na circulação das notícias lá de fora de outras plagas.

A obra aborda o último quartel do século XVIII, o século XIX e, no que tange ao século XX, somente as duas primeiras décadas, quando o porto ainda em vagaroso processo de construção inaugurou, em 1913, um ínfimo percentual das obras se comparado ao projeto (de 1907) e ao cronograma aprovados oficialmente. A transferência da Corte da administração portuguesa para o Brasil, em 1808, e seus desdobramentos, como os tratados de amizade assinados em 1810 com a Inglaterra, a elevação do Brasil à condição de Reino Unido a Portugal e Algarves (1815) e a independência das colônias espanholas na América, parte delas nas duas primeiras décadas do século, abriram oportunidades para a luta pela independência do Brasil na Bahia.

Na fase de 1913 à década de 1980, o porto continuou com a alcunha de "organizado", visto que se liberta da exploração da representação do capital comercial – dos trapicheiros, das companhias de alvarengas e dos comerciantes para a exploração do capital industrial financeiro, nacional e, por excelência, internacional. Nessa fase, o mundo vivenciou

"duas guerras quentes e uma fria", como foi bem definido por Erick Hobsbawm em *A era dos extremos*. Mesmo assim, a consolidação da industrialização no Brasil e na Bahia, como o autor demonstrou, se deu no século XX com o acordo de Breton Woods (1944). Entre as décadas de 1960 e 1990 registra-se a criação do centro Industrial de Aratu (CIA), do porto de Aratu e do Complexo Petroquímico de Camaçari (BA). Em 1977, houve ainda a criação da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), controlada pela Portobrás, para administrar os portos de Salvador, Ilhéus e Aratu (este último ainda em construção).

No último quartel do século XX e nas duas primeiras décadas do século XXI, em que se impõe a modernização do porto de Salvador centrada na construção de pátios e terminais capazes de atender ao volume de contêineres, suprimindo os armazéns construídos na primeira metade do século passado, que substituíram os trapiches e armazéns do Brasil colonial, responsáveis pelas feições do porto compartimentado. No período, foram publicadas duas Leis Federais de Modernização dos Portos, a primeira em 1993 e a segunda em 2013. Ambas tratam de vários aspectos, inclusive arrendamento, concessões e similares, o que compromete a autonomia da Codeba, cada vez mais controlada.

Ao longo da narrativa, o autor desenvolveu conceitos e significados de expressões, denominações e equipamentos úteis e indispensáveis ao estudo dos portos, principalmente. Nominarei alguns deles: porto, porto primitivo, cidade-porto, porto desmembrado (compartimentado), trapiche, trapiches e armazéns alfandegados, armazéns reais, cais, alvarengas, porto organizado, porto concentrado, porto moderno, porto uniformizado, legislação portuária, Portobrás, Codeba, operadores portuários, pátios e terminais marítimos de contêineres, Complexo Portuário do Estado da Bahia, Zoneamento, Arrendamento e OGMO.

Ainda, expôs conceitos e significados presentes no discurso teórico que assegura a análise e dá sentido ao texto: acumulação primitiva do capital, monopólio, oligopólio, acumulação endógena e a exógena do capital, modo de produção capitalista, capital comercial, industrial

e financeiro, imperialismo, neoliberalismo, globalização financeira e Revolução 4.0, ou 4ª Revolução Industrial.

Vivemos em um mundo globalizado. A sobrevivência estará assegurada aos países que contarem com uma matriz de transporte competitiva, capaz de colocar produtos em condições favoráveis no mercado, nacional e internacional. Importante é que o leitor olhe para o mundo globalizado com olhos críticos, mas esperançosos.

Rita de Cássia S. de Carvalho Rosado
Professora Adjunta da Universidade do Estado da Bahia.
Coordenadora de Pesquisa e Documentação do Arquivo Público
da Bahia/Fundação Pedro Calmon. Coordenadora de projetos na área
de gestão de memória e de arquivos históricos do
período Colonial e Provincial.

INTRODUÇÃO

Salvador, primeira capital e primeiro município planejado da colônia portuguesa nas Américas, surgiu como uma cidade-portuária. Como tal, a história do seu porto se confunde com a própria história da cidade, sua construção econômica, social, cultural etc. Mais ainda, sua formação foi fundamental para toda a construção do Brasil, afinal, se o mar foi responsável pela ligação entre metrópole e colônia e por meio dele a colonização foi irradiada a outros pontos do território nacional, o porto soteropolitano foi porta de acesso a tudo isso.

Certamente, hoje não podemos mais afirmar que Salvador seja ainda uma cidade portuária, apesar de possuir um porto – mudança que se deu com o tempo em decorrência de muitos fatores que foram conferindo novos significados e novas dinâmicas à cidade e ao porto. Para melhor compreender essas transformações, procura-se mergulhar no entendimento das mudanças nas formas de acumulação de capitais, ou seja, na evolução do capitalismo, e de como elas acabaram impactando nas alterações observadas no porto da Bahia.

As dinâmicas dos processos de construção do mundo contemporâneo são determinadas pelo desenvolvimento das formas de capital (comercial, industrial e financeiro) e das diversas maneiras de articulações entre elas. Essa compreensão permite estabelecer a possibilidade de sínteses para diferentes períodos históricos. Durante a chamada fase de acumulação primitiva, a característica fundamental se deu pelo fato de a produção não ter atingido o *status* predominante capitalista, apesar de existir um setor mercantil relativamente desenvolvido. Por causa desse caráter não capitalista da produção, o capital se reproduziu na esfera da circulação, amparado na não equivalência das trocas. Assim, o capital comercial foi determinante para as relações sociais decorrentes. Segundo Marx (1988, p. 234):

> A fortuna comercial autônoma, como forma dominante do capital, é a autonomização do processo de circulação contra seus extremos, e esses extremos são os próprios produtores que intercambiam. Esses extremos permanecem autônomos contra o processo de circulação, e esse processo contra eles. O produto aqui se torna mercadoria pelo comércio. É o comércio que aqui desenvolve a configuração dos produtos que se tornam mercadorias; não é a mercadoria produzida que, com seu movimento, forma o comércio.

Nas formas não capitalistas, os produtos se tornaram mercadorias quando expropriados de maneira extraeconômica para serem inseridos nos circuitos do capital comercial. Após certo nível de acumulação, o capital comercial invadiu a produção extensivamente, orientando-a para o lucro, mas sem promover transformações qualitativas no processo de trabalho. O momento que precede a consolidação da indústria moderna foi marcado pela subsunção formal do trabalho ao capital. A diretriz básica foi representada pela produção de mais-valia absoluta por meio da expansão da jornada de trabalho, do recrutamento de uma faixa mais ampla de proletários e da multiplicação das unidades produtivas, mas que, essencialmente, repousou sobre a extensão dos processos de trabalho preexistentes.

O capital mercantil ainda dominava os circuitos superiores das trocas e já se insinuava sobre um percentual razoável da vida econômica. Seus vínculos com a produção se tornaram mais diretos e, essencialmente, perenes. Entretanto, a produção não estava plenamente subordinada ao capital. Logo, a compreensão da formação do modo de produção capitalista exigiu uma caracterização precisa da forma econômica que precedeu o capitalismo dito industrial. No entanto, com o desenvolvimento da criação de valor por meio da produção de mercadoria, essa autonomia se tornou relativa (Mariutti, 2020). Nas palavras de Marx (1988, p. 323):

> […] o capital mercantil é capital que só funciona na esfera de circulação. O processo de circulação é uma

> fase do processo global de reprodução. Mas, no processo de circulação não se produz valor, nem mais-valia, portanto. A mesma quantidade de valor experimenta apenas mudanças de forma. Na realidade ocorre somente a metamorfose das mercadorias, a qual por si nada tem com a criação ou variação de valor.

Coube então ao capital mercantil parte da mais-valia produzida pela totalidade do capital produtivo, ou seja, do trabalho alheio não pago, fazendo com que essa parte se transferisse do capital industrial para ele.

> Como se dá com o capital comercial, parte do capital industrial existente no processo de circulação na figura de capital-dinheiro se destaca e executa essas operações (técnicas) do processo de reprodução para todo o capital restante. Os movimentos desse capital-dinheiro, portanto são, por outro lado, movimentos apenas de parte que se tornou autônoma do capital industrial empenhado no processo de reprodução (Marx, 1988, p. 364).

Uma vez desenvolvida a determinada relação social baseada na extração do sobretrabalho, o capital industrial, ou produtivo, tornou-se hegemônico para as formas de organização econômica e social. Porém, a breve utopia da livre concorrência entre as indústrias capitalistas não foi além do século XIX, e rapidamente abriu espaço para o capitalismo cada vez mais monopolizado. As empresas estavam ficando maiores, fazendo com que necessitassem de mais financiamento por parte dos bancos para continuarem seus investimentos e se tornarem mais competitivas. O surgimento das sociedades de ações intensificou esse processo. Esses capitais permaneceram sob controle de uma classe financista, chegando ela própria a organizar a produção, aumentando ainda mais o grau de monopolização (Hobson, 1983).

A formação do capitalismo monopolista consolidou o capital financeiro em oposição ao capital industrial. Este capital financeiro nada mais é do que a união do capital bancário com o capital industrial, bem

como com o capital comercial. Os bancos passaram à condição de controladores das empresas monopolistas, decidindo seus rumos e investimentos de tal forma que passaram a transformar parte do capital que rende lucros em capital que rende juros. O caráter especulativo alcançado condicionou a diferença entre o capital real e o capital fictício, que passou a ser ofertado aos compradores de ações, transformando toda a lógica da economia em um verdadeiro cassino, dada a completa anarquia que marca a ausência de controle sobre a ação dos financistas em tempos atuais.

Coube a Caio Prado Júnior (2006) a primeira tentativa de estabelecer uma interpretação da formação brasileira a partir da sua base econômica, em uma leitura que consagrou a visão segundo a qual a economia colonial se resumiria a unidades voltadas para a exportação de produtos primários, decorrendo daí a inexistência, ou atrofia, dos setores ligados ao abastecimento, restando à agricultura de alimentos e à pecuária o limitado papel de economia natural.

Estudos posteriores revelaram que ao lado da agroexportação surgiram áreas ligadas ao abastecimento da colônia – áreas que dependiam da existência de um mercado interno e que, simultaneamente, o geraram em regiões cujo funcionamento não coincide com os padrões do escravismo colonial. A dinâmica desse comércio interno – que surgiu inicialmente com um estreito vínculo com o abastecimento das áreas agroexportadoras, mas, em um segundo momento, conquistou relativa autonomia em relação a elas devido ao desenvolvimento de trocas no próprio interior da colônia – permitiu a circulação interna de riquezas e, mais que isso, uma acumulação endógena por parte da colônia. Desta feita, o Brasil contribuiu não apenas para o processo da acumulação primitiva de capital na Europa, como também desenvolveu dinâmicas próprias de suas relações pré-capitalistas.

A consolidação do capitalismo industrial no Brasil só se deu em pleno século XX, o que coloca o país na condição de capitalista tardio. A revolução burguesa incompleta de 1930 transformou o Estado nacional em investidor produtivo mediante o alargamento da estrutura

tributária, com a transferência dos estados e municípios para a União. Desenvolveram-se empresas públicas estatais, e para setores como ferro, aço, energia elétrica, química pesada e produção de motores foram criadas empresas na forma de economia mista.

No período pós-guerra, como consequência do fluxo externo de capitais decorrentes do acordo de Bretton Woods, o plano de metas da segunda metade da década de 1950 fez o país avançar à fase de economia industrial, articulando a indústria multinacional, a empresa privada nacional e a empresa pública, priorizando o setor de bens de consumo duráveis e a internacionalização da economia em vez de os empréstimos públicos externos. O financiamento estrangeiro redefiniu o padrão de acumulação e superou o limite da industrialização, restringida à sua dependência do setor agroexportador enquanto gerador de divisas.

O salto tecnológico e a decorrente ampliação da capacidade produtiva no setor de bens duráveis estimularam o surgimento e a modernização das indústrias nacionais. Os efeitos dessa política foi a concentração de capital e de empresas, propiciada pela inserção das multinacionais. A exigência tecnológica do novo padrão passou a exigir investimentos de alto porte, eliminando as oportunidades para o pequeno capital, o que levou também à necessidade de importações de insumos básicos – o que representou desviar para fora os impulsos dinâmicos da acumulação, agravando o grau de dependência externa. A partir das últimas décadas do século XX, a dinâmica da economia brasileira refletiu a financeirização por meio da substituição do modelo nacional de desenvolvimento pelo receituário neoliberal.

Ao observarmos a evolução dessa história e a compararmos à evolução da história dos portos, sugerimos que é na lógica dos processos que conferem hegemonia às diferentes formas de acumulação de capital para determinados momentos históricos que podemos também interpretar a evolução dos portos. A Europa desenvolveu abundante produção historiográfica sobre portos e dinâmicas portuárias, com importantes inovações teóricas. A existência de concepções que demostram as hierarquias e as complementaridades portuárias

em articulação com conjunturas particulares passou a ser ilustrada por produções historiográficas de referência. Amélia Polónia (2016) mostrou os caminhos que esses estudos têm trilhado, especialmente no que se refere à época moderna: as abordagens de diversos temas por ela sugeridos compreendem eixos de comunicação interportos, análises de âmbito regional, articulações e hierarquias portuárias, cidades e áreas portuárias, os conceitos de cidade-porto e porto-cidade, *hinterland*, portos naturais, a dimensão dos portos no projeto colonial, a organização portuária, a realização de obra pública, intervenções técnicas em portos e em espaços portuários, políticas portuárias, construção urbanística política, religiosa e social nos espaços portuários, abastecimento, segurança, profilaxia epidémica, comunidades marítimas, estudos de gênero associados ao particular protagonismo feminino, portos como espaços de manifestação cultural e de expressão de devoções específicas, a percepção da especificidade das comunidades marítimas na sua organização e nas suas representações, cidades portuárias em redes de transferência e de contato com impacto alargado e como polos estruturantes da construção de um mundo global, entre outros.

Compreender os processos de migração de valores culturais e a sua projeção nas cidades portuárias, especialmente nas cidades atlânticas, constitui um dos desafios ainda por cumprir. A natureza global desses fenômenos requer cada vez mais equipes multinacionais capazes de elucidar, com rigor, os diferentes universos em contato e os quadros contextuais de compreensão dos fenômenos em estudo a nível global, mas com a consistência somente oferecida por estudos desenvolvidos em escala local e por meio de procedimentos de análise tanto em escala micro quanto macro.

No Brasil, os trabalhos que tratam da articulação porto-cidade ou mesmo análises acerca das cidades portuárias brasileiras ainda são dispersos. Entretanto, destaca-se a característica de abordar as realidades regionais sem perder de vista a dinâmica mundial. Nesse quadro se inserem os trabalhos de Honorato (2016), que estudou transformação do porto de Santos em um complexo portuário capitalista na virada do século XIX para o século XX; de Siqueira (1994), que analisou a relação do Porto

de Vitória com o processo de expansão e modernização; e de Ribeiro e Barros (2008), que revelaram a importância da Alfândega da Receita Federal no Espírito Santo na modernização portuária de Vitória.

Semelhante processo pode ser percebido na historiografia referente à Bahia que trata das relações entre portos e cidades. Amaral Lapa (2000) demonstrou o papel do porto de Salvador na circulação de mercadorias entre Portugal, Brasil, África e Ásia; Rita Rosado (1983, 2003) trouxe diversos aspectos relacionados à comunidade portuária soteropolitana, tais como as tentativas de modernização do porto no século XIX, as questões relacionadas à religiosidade manifestada na devoção a São Nicodemos (Rosado, 2005) e a cronologia dos portos baianos (Rosado, 2000); Cleide de Lima Chaves (2001) discutiu as relações entre o porto de Salvador e a região do rio da Prata, assim como os circuitos epidêmicos entre essas regiões; Flávio Gonçalves dos Santos (2007) explorou o comércio de produtos litúrgicos africanos entre a Bahia e a África entre 1850 e 1937 e identificou, a partir do porto de Salvador, o movimento de entrada e saída de cargas e as camadas sociais que ali gravitavam; Cruz, Leal e Pinho (2016) organizaram a coletânea *Histórias e espaços portuários – Salvador e outros portos*, trazendo contribuições de autores da Bahia, do Rio de Janeiro, do Espírito Santo, da Espanha, e de Portugal em uma visão panorâmica acerca do tema, contribuindo com variados métodos, fontes e estratégias narrativas sobre a história social dos portos e seus desdobramentos econômicos, demográficos, urbanísticos, culturais e políticos.

A tese defendida por Pinho (2015) na Universidade Federal Fluminense, intitulada *Açambarcadores e famélicos: fome, carestia e conflitos em Salvador (1858 a 1878)*, publicada no ano seguinte, permitiu mergulhar na dinâmica do abastecimento da capital baiana durante o século XIX. Nesse estudo, chamou a atenção uma série de transformações que ocorreram nas operações portuárias, na organização do trabalho, na legislação, nos investimentos públicos nas e formas de capitais envolvidas na atividade do porto soteropolitano. Todos esses aspectos foram acompanhados de significativo impacto na relação entre porto e cidade.

Um choque entre diferentes formas de acumulação de capital pode ser entendido por meio da resistência das estruturas tradicionais que existiam no porto frente à penetração de relações capitalistas. Tem-se então uma etapa de transição, que impactou as atividades com a adoção de formas de operação como o despacho por estiva e o alfandegamento dos trapiches, além da introdução da navegação a vapor, a criação da polícia do porto e uma série de transformações físicas e de ampliação da ação estatal que buscava equilibrar a necessidade de modernização com a resistência conservadora dos trapicheiros e comerciantes. Como resultado dessa tensão, construiu-se uma singularidade de alternativas que confere sua particularidade histórica.

Para responder ao desafio de introduzir este estudo acerca do caso soteropolitano, buscou-se analisar sua evolução de maneira panorâmica, confrontando o modelo classificatório proposto por Hoyle (1997), segundo o qual a primeira fase foi caracterizada pelo porto primitivo, que perdurou até meados do século XIX, com vínculo muito estreito entre porto e cidade; a segunda fase foi marcada pela industrialização, em particular com a introdução das embarcações a vapor, que promoveram transformações substanciais nos portos, como a construções de armazéns e docas, além da mecanização do trabalho de carga – nesse caso, o rápido crescimento comercial e industrial pôde se dar para além dos limites das cidades, com indústrias de grande volume; e a terceira fase, iniciada no século XX, representou o crescimento industrial vinculado ao movimento portuário com a implantação de estaleiros, silos, frigoríficos, depósitos de combustíveis etc. A partir da década de 1960, o início das operações com contêineres marcou uma nova etapa, com grandes perdas de postos de trabalho. A organização dos terminais e o uso de atracadores cada vez maiores levou muitos portos a deixarem as áreas tradicionais e se instalarem distantes das cidades. O porto moderno de larga escala passou a consumir grandes áreas de terra e de espaço aquático, e houve a renovação urbana do núcleo original. A globalização transformou os papéis portuários, promovendo um desenvolvimento urbano nas antigas áreas portuárias. Essa nova realidade

cultural veio acompanhada por um processo de gentrificação, com a expulsão dos antigos habitantes das áreas tradicionais.

Busca-se então adequar a classificação sugerida por Hoyle à especificidade dos grandes portos brasileiros tendo como referência a história do porto soteropolitano.

Para o porto de Salvador, Rios (2008) sugeriu três momentos distintos e complementares na relação pretérita entre o porto, a cidade e a região. O primeiro momento corresponde a um porto totalmente integrado à economia nacional e internacional, rendendo-lhe o título de *O porto do Brasil* que representava então o principal entreposto comercial da colônia – posição que só perderia no século XIX para o porto do Rio de Janeiro. No segundo momento, houve retração da área de influência do porto, resultando no enfraquecimento de suas atividades em escala nacional, porém ainda permanecendo como principal elo do escoamento da produção interiorana, representando uma condição necessária para a realização da circulação comercial da região no âmbito nacional e internacional. Já o terceiro momento foi assinalado pela sublimação do modelo agroexportador e pelo desenvolvimento da base industrial, pautada basicamente nas indústrias petroquímica, metalúrgica e, mais recentemente, automobilística.

Propõe-se agora repensar essas lógicas, comparar as dinâmicas de transformação do porto soteropolitano com as alterações de formas de acumulação da capital. Portanto, trata-se de desenvolver um estudo de caso considerando as mudanças legais, a relação entre o Estado e os interesses privados, as transformações estruturais e físicas do porto e da estrutura urbana ao seu entorno e a adoção de inovações administrativas e operacionais, sugerindo então a existência de uma etapa intermediária entre o modelo de porto colonial e o porto organizado.[2] Dessa forma, propõe-se aqui uma classificação para as dinâmicas históricas do porto de Salvador em quatro tempos:

[2] Utilizo a expressão "porto organizado" para adequar à linguagem adotada pela legislação brasileira de 1932.

1. Porto colonial, que compreende desde a organização do espaço portuário, no porto natural, até finais do século XVIII;
2. A etapa intermediária, ou de transição, que compreende uma série de modificações observadas entre finais do século XVIII até a inauguração do porto moderno, organizado ou concentrado em 1913;
3. O porto organizado, considerando do início de suas operações em 1913 até a década de 1980; e
4. O porto com operação de contêineres, que se inicia na década de 1980.

O marco sugerido não segue exatamente o etapismo da história brasileira que estabelece a classificação proposta pelos recortes políticos da organização do Estado entre os períodos Colonial, Imperial e Republicano. Atenta-se aqui para os processos de formação econômica, em especial para as dinâmicas de transformação do capital e suas consequências. É o que se busca nos capítulos que seguem.

O PORTO COLONIAL
Da fundação da cidade do Salvador até as décadas finais do Século XVIII

O período do porto colonial compreende o funcionamento do porto desde a fundação da cidade do Salvador, em 1549, até as últimas décadas do século XVIII, quando fatores internos como a extração e o escoamento do ouro de Minas Gerais e a necessidade de atenção ao eixo mais ao sul do país, devido à Guerra de Cisplatina, somados às pressões externas decorrentes da primeira fase da revolução industrial observada na Inglaterra, levaram tanto à decisão política e administrativa de mudar a capital para o Rio de Janeiro como a adequações nas operações portuárias que visavam a atender às novas exigências e demandas crescentes na organização da atividade comercial.

O período do porto colonial envolveu, portanto, quase três séculos de história, tendo a cidade do Salvador como capital da colônia. O entreposto comercial da Bahia possuía condições e aspectos de um porto natural e contava com investimentos de Portugal, que se interessava na arrecadação tributária e na vigilância do trânsito de mercadorias. Assim, aperfeiçoaram-se os mecanismos e ações de exploração e pilhagem colonial, e Salvador se constituiu como o pulmão onde se respirava o império ultramarino lusitano, cumprindo assim papel fundamental no processo de acumulação primitiva de capital.

Ao analisar a reprodução do capital, Karl Marx (1988) apontou para um ciclo em que o capital gera mais-valia e esta, por sua vez, gera capital. Um ciclo fechado cuja origem não poderia ser encontrada nele próprio. Dessa forma, sugeriu a existência de uma etapa histórica pretérita ao capitalismo propriamente dito, a da acumulação primitiva de capital. A assim chamada acumulação primitiva compreende o período de separação do homem dos meios de produção, que corresponde a

um processo de expropriação violenta que teria se dado em duas frentes: uma endógena, no caso da evolução econômica, social e política na Inglaterra, compreendendo a expropriação de terras comunais, da Igreja e do Estado; e outra exógena, decorrente da pilhagem das colônias. Foi, portanto, no processo de acumulação primitiva que se inseriu a exploração colonial.

A consolidação das condições para que essa etapa histórica pudesse oferecer a eclosão do sistema capitalista teve como consequências:

1. a criação de um mercado consumidor, uma vez que o homem que antes criava os objetos necessários para seu uso passou a ter de comprá-los;
2. o surgimento de um exército de reserva, condição *sine qua non* para a exploração da mais-valia; e
3. a definição de um novo papel da produção campesina, fornecedora de matéria-prima para as indústrias e de alimentos para a população urbana em pleno crescimento.

A essas consequências acrescenta-se o fato de que tal fase gerou o acúmulo de capital necessário para os investimentos da etapa posterior, ou seja, o surgimento das indústrias do século XVIII. Para isso, além das transformações endógenas, também dependeu da expansão externa dos sistemas de trocas e de expropriação de riquezas: a exploração das colônias. Segundo Marx, a descoberta de terras, ouro e prata, a dizimação e escravização de populações nativas das Américas, o saque das Índias Ocidentais e a transformação da África em área comercial de pele negra são elementos idílicos da acumulação primitiva (Marx, 1988, p. 275).

Eric Willians (2012) apontou que o capital acumulado pela exploração colonial e pelo tráfico de pessoas escravizadas financiou a construção do capitalismo. A acumulação se deu por meio da circulação e das trocas desiguais. O comercio tricontinental articulou o envio de mercadorias manufaturadas em fábricas inglesas para serem trocadas por escravos na África e por *commodities* produzidas nas Américas, que posteriormente eram vendidas na Europa para consumo ou

processadas nas fábricas inglesas. Caio Prado Júnior (1963), Fernando Novais (1979) e Celso Furtado (1997) chegaram a conclusões análogas às de Willians ao analisarem a formação colonial brasileira e sua articulação com a expansão mercantilista europeia.

As colônias constituíram espaços submetidos ao exclusivo interesse metropolitano de tal forma que, no caso do Brasil com Portugal, estabeleceu-se um oligopólio bilateral em que a exclusividade do comércio brasileiro pertenceu à classe empresária lusitana, ou seja, esse grupo detinha o privilégio da compra dos produtos coloniais, o que caracteriza o oligopsônio, bem como detinha o direito sobre a venda dos produtos europeus para o mercado local, quer dizer, oligopólio (Novais, 1979, p. 89).

Para entender como a exploração da colônia brasileira não garantiu a Portugal o pioneirismo do processo industrial, deve-se recorrer aos sucessivos acordos entre a metrópole lusitana e a Inglaterra e suas consequências: em 1642, o apoio inglês à Restauração teve como contrapartida a abertura do mercado português e de suas possessões na África e na Índia a navios ingleses, ao mesmo tempo em que conferiu privilégios aos comerciantes ingleses em Portugal; em 1654, um novo acordo, em meio à guerra entre Portugal e a Espanha, facilitou a infiltração dos interesses ingleses na América portuguesa, sobretudo na Bahia e no Rio de Janeiro, onde se concentrava a produção do açúcar. No mesmo tratado, Portugal renunciou ao seu direito soberano de cobrar tarifas de importação conforme sua vontade, fixando um teto de 23% (10% a título de décima, 10% de sisa e 3% de consulado) para as taxações que recairiam sobre as importações inglesas.

Outro tratado em 1661 incluiu uma cláusula secreta segundo a qual a Inglaterra garantia apoio contra a Espanha e se comprometia a defender as colônias portuguesas contra todos os seus inimigos. Em contrapartida, Portugal cedeu o porto de Bombaim à Inglaterra. Posteriormente, a Inglaterra obteve a concessão de Tânger, que, juntamente com a nova possessão na Índia, se estabeleceram como dois pontos de entrada cruciais no norte da África e na Ásia (Villela, 2011, p. 11).

O Tratado de Methuen, estabelecidos no início do século XVIII e efetivados em 1707, facilitaram a entrada de produtos manufaturados de lã inglesa em todo o Reino português, que por sua vez poderia vender parte de sua produção de vinho aos ingleses a um preço inferior ao praticado pela França. Esses acordos se revelariam prejudiciais aos portugueses e extremamente vantajosos para os britânicos.

Em geral, o sistema mercantilista colaborou para dois pré-requisitos básicos da passagem para o capitalismo industrial: a exploração colonial ultramarina promoveu, por um lado, a primitiva acumulação capitalista, e por outro, ampliou o mercado consumidor de produtos manufaturados, criando a possibilidade do surto maquinofatureiro (Novais, 1979, p. 114).

As contribuições de Rosa Luxemburgo (1975) ampliaram a compreensão de que a acumulação de capital não se limitou a um processo puramente econômico entre os proprietários dos meios de produção e os trabalhadores produtores de valor a mais. Se uma parte do sobretrabalho é apropriada do trânsito interno, outra parte advém do exterior, de um espaço não mercantilizado. Assim, o uso da violência típica da lógica de acumulação primitiva acabou por se repetir paralelamente em outros momentos da dinâmica do capital. Baseado nisso, Gonçalves e Costa (2020) analisaram a evolução do porto do Rio de Janeiro e sugeriram que o espaço portuário seja pensado como uma espécie de lugar-síntese, em que diversas etapas desse fenômeno se apresentam na forma de movimentos sucessivos de incorporação e desacoplamento de tal região ao processo de transformação do espaço socialmente construído em mercadoria. Tratando-se, portanto, de uma "miniatura das metamorfoses da expansão capitalista" (Gonçalves; Costa, 2020, p. 9-10).

No entanto, a dinâmica de evolução do capital não nos permite enxergar esses processos de forma estática. A provável existência, ou sobrevivência, de formas primitivas de acumulação só pode ser concebida de maneira não hegemônica, estando então submetidas às dinâmicas de formas mais avançadas do capitalismo propriamente dito. Já a fase histórica de acumulação primitiva foi marcada pela hegemonia

do capital comercial sobre as demais formas de capitais, consolidando assim o seu caráter especulativo. Logo, foi para atender ao interesse mercantil que foram determinadas as formas de exploração da sociedade colonial, a organização da colônia, a adoção da mão de obra do escravizado africano, a opção pelo latifúndio e a monocultura de produto primário de interesse do comércio europeu. Daí também a grande importância do porto da Bahia, principal organizador, no Brasil, do circuito de trocas entre a colônia e a metrópole.

A condição de porto natural influenciou na escolha do sítio para a edificação da cidade do Salvador, primeira capital do Brasil. Essa escolha envolveu interesses estratégicos da metrópole, como pode ser observado no Regimento de Almeirim, documento de 1548 que trazia as orientações do Rei de Portugal para Thomé de Souza:

> Ordenei ora de mandar nas ditas terras fazer uma fortaleza e povoação grande e forte em um lugar conveniente para daí se dar favor e ajuda às outras povoações e se administrar justiça e prover nas coisas que cumprirem a meu serviço e aos negócios de minha fazenda e a bem das partes e por ser informado que a baía de todos os santos é o lugar mais conveniente da costa do Brasil para se poder fazer a dita povoação e assento assim, pela disposição do porto e rios que nela entram como pela bondade abastança e saúde da terra […].
>
> Vejais com pessoas que o bem entendam o logar que será mais aparelhado para se fazer a dita fortaleza forte e que se possa bem defender e que tenha disposição e qualidade para aí, pôr o tempo em diante, se ir fazendo uma povoação grande a tal qual convém seja para dela se proverem as outras capitanias como, espero que seja com ajuda de nosso senhor, espero que esta seja, e deve ser, em sítio sadio e de bons ares e que tenha abastança de aguas e porto em que bem possam amarrar os navios a vararem […]. (Regimento do Governador e Capitão General Tomé de Sousa, Almeirim, 17 de dezembro de 1548. Fundação Gregório de Mattos, Salvador, 2000).

Vê-se então que, no entendimento da Coroa Portuguesa, a cidade deveria ser erguida em local estratégico para que apoiasse as demais localidades, estruturando a presença do Estado, já que a facilidade em estabelecer a atividade portuária era tida como fundamental.

Em geral, os portos da era moderna funcionavam como atração e influência para a construção e a edificação de espaços urbanos. O comércio em torno desses lugares deu origem a assentamentos, com empresas e empregos dedicados à vazão comercial dos bens e construção e manutenção de navios, atividades de manejo físico das cargas e de expedição, financiamento, seguros, despachos etc. Assim, os portos estimularam o crescimento da cultura urbana e de estilos de vida oferecidos pelo comércio (Gonçalves; Costa, 2020, p. 35-36).

A cidade do Salvador foi erguida justamente acima de uma escarpa de falha que separava o que viria a ser a cidade fortaleza do porto natural. Junto ao porto, houve a determinação da construção da alfândega, conforme Provisão Real entregue a Antônio Cardoso de Barros, que consistiu em uma das primeiras preocupações de Thomé de Souza.

> Tendo que na dita Bahia a terra estiver assentada darei ordem que se faça huas casas para Alfândega perto do mar em lugar conveniente para despacho das partes e arrecadação do meu direito e vereis que oficiais ao presente são necessários para a dita Alfândega e dareis conta disso ao dito Thomé de Souza para ele com vosso parecer prover dos oficiais.
>
> (Provisão Real conferida a Antônio Cardoso de Barros, ordenando a construção da Alfândega apud Silva; Amaral, 1919, p. 289.)

Diferentemente do que recomendava a Provisão Real, a primeira alfândega não foi construída próximo ao mar: era uma casa em taipa coberta de palha, localizada no sítio onde foram erguidos os muros da cidade fortaleza, na banda norte, ao lado da Fazenda e dos armazéns. O aumento das exportações de açúcar e de fumo e o desenvolvimento do comércio levaram dom João de Lencastre a ordenar a construção de um

novo edifício para a alfândega, dessa vez próximo à ribeira da cidade, com contribuição dos comerciantes locais, conforme confirmou a Carta Régia redigida em Lisboa em 15 de dezembro de 1694.[3]

Inaugurada em 1700, a nova sede foi instalada na esquina da rua das Portas da Ribeira com o largo das Princesas, na praça Visconde de Cairú, e atraiu para a estreita faixa de terra, entre a praia e a montanha, casas de negócio que visavam à aproximação com os navios que chegavam ao porto. Em 1743, a Casa da Alfândega desabou, sendo reconstruída e reinaugurada em julho de 1746, então em uma edificação de três pisos, contando com o subsolo (Azevedo, 1985, p. 25-29).

Outra importante construção foi o Arsenal da Marinha, instalado em 1571 por dom Francisco de Souza onde já havia um estaleiro de construção naval que visava ao aproveitamento das ricas florestas existentes na Bahia. Sua edificação revela que a administração portuguesa era sensível às condições vantajosas apresentadas pelo porto. Além de atender às embarcações para reparos e desmanchos, o arsenal estava aparelhado para receber e construir navios de longo curso. Essa atividade industrial proporcionou bons lucros à Coroa Portuguesa (Rosado, 2003).

Longe de resumir suas atividades à construção naval, produção, reparo e manutenção de navios militares e mercantes, o arsenal abastecia de água os navios ancorados, recebia presos de toda espécie, recrutava marinheiros para a Armada, assim como operários para suas próprias atividades, e embarcava artífices (carpinteiros, calafates etc.). Embarcações comerciais e militares frequentavam suas oficinas, e sua população era formada por homens livres, estrangeiros, forros, bem como escravos e escravas.

No mesmo estabelecimento do Arsenal, criou-se a repartição da Intendência da Marinha, em 1770. Em 1785, dom Rodrigo José de Menezes instituiu ali o Celeiro Público, ou Tulhas. Em 1798, o Arsenal da Marinha possuía uma bacia de pequena superfície que servia de abrigo para pequenas embarcações, e junto a ela, para defesa, tinha duas baterias de extensão de 80 braças, aradas com 13 peças

[3] APEB. Livro de Ordens Régias, 1702-1720.

de ferro de calibre 24 e 17 de calibre 18, contendo ainda pólvora, 1950 balas de 24, e 2.550 de 18, além de 178 granadas de mãos carregadas e fornos de balas ardentes (Câmara, 1911, p. 70-71).

A região portuária soteropolitana permaneceu restrita a uma estreita faixa de terra, e sua expansão deu-se por meio de aterros. O bairro da Praia se desenvolveu do sopé da montanha até a rua Portugal. A antiga estrutura do porto era, na verdade, uma extensa área de atividades portuárias que foi se consolidando da Gamboa até Itapagipe. Por essa região existiam vários ancoradouros que formavam verdadeiras docas de atracação que completavam as atividades que envolviam alvarengas e trapiches, além de armazéns e casas de prensa voltadas ao armazenamento de mercadorias e enfardamento de algodão. Portanto, uma estrutura fragmentada em unidades que funcionavam como pequenos portos.

IMAGEM 1 – Cidade de Salvador por volta de 1640

Fonte: http://www.bahia-turismo.com/salvador/seculo-17.htm.
Acesso em: 1º set. 2023.

Segundo Leal (2016), a palavra trapiche derivada do latim *trapetum*, que se refere à denominação dada aos antigos moinhos de azeitona ou de cana-de-açúcar. No Chile, é onde se mói o mineral. No Brasil, entre os séculos XVI e XVII, era usada para se referir a engenhos de açúcar movidos a tração animal, especialmente bois. A expressão é também utilizada para atracadouro de barcos. Nos estudos acerca

das atividades portuárias, é considerado sinônimo de casa (armazém) de guardar gêneros de embarque e desembarque, com aparelho de carregar e descarregar, situado à beira-mar, junto ao cais, onde através de pontes improvisadas de madeira era possível ter acesso às embarcações menores que se aproximavam das margens. A exploração desses trapiches ficava por conta dos trapicheiros, que lucravam não apenas com carregamento, descarregamento e armazenamento de mercadorias, mas também se relacionavam com outras atividades vinculadas, como transporte, distribuição e venda.

No contexto da expansão comercial atlântica portuguesa, os trapiches em Salvador foram erguidos à beira-mar a fim de armazenar mercadorias destinadas à comercialização regional, local ou exportação, compondo a base portuária com ancoradouros naturais.

A dinâmica da atividade portuária fez com que o bairro da Praia se desenvolvesse com maior população e casario mais extenso do que a parte alta da cidade. Tratava-se de um trecho de pequena extensão e pouca profundidade, localizado entre o pé da montanha e o mar, onde foi erguida, inicialmente, a ermida da Conceição da Praia e estabelecida a zona comercial e de construção naval. Caminhos terrestres permitiam transitar até Água de Meninos e dali até Montserrat. A primeira expansão do trecho original ocorreu em 1650 em direção à parte baixa da ladeira do Taboão, conservando o comprimento e formando uma rua ladeada por armazéns, trapiches e similares. No final do século XVII, observou-se o aumento de construções de maior número de armazéns à beira-mar, refletindo a movimentação comercial mais intensa no porto (Leal, 2016, p. 78-79).

No primeiro quartel do século XVIII, o bairro da Praia continuava a existir em paralelo à escarpa e à marinha e era composto por casas magníficas e muito elevadas, umas fabricadas sobre o mar e outras encostadas nos penhascos. Sua extensão já alcançava da a Preguiça, na Freguesia da Conceição da Praia, até Água de Meninos, na Freguesia do Pilar. Instituições de defesa também foram instaladas na região, como o forte da Ribeira, a bateria São Paulo da Gamboa, a fortaleza do

Mar, o forte de Montserrat, São Bartolomeu da Passagem de Itapagipe. Dentre os cais, havia o Dourado, o Sodré, o dos Padres da Companhia, o Novo, o da Lenha, o da Farinha ou da lixa, o de Santa Bárbara e o da Cachoeira. Dentre os trapiches, os de Manoel Martins Afonso, Barnabé, Julião, Novo do Gaspar Mendes, Religiosos de S. Phelipe Neri, o de José pires de Carvalho e do Peso do Fumo e do Azeite. Destacavam-se ainda as entradas de portos na Preguiça, das Pedreiras, da Casa do Unhão e das Vacas (Leal, 2016, p. 83).

IMAGEM 2 – Prospecto Caldas – 1756 a 1758

Fonte: http://www.cidade-salvador.com/seculo18/caldas/se-primacial.htm. Acesso em: 1º set. 2020.

Os grandes comerciantes do período colonial também eram trapicheiros, assim como senhores de engenho e traficantes de escravos. Portanto, já no século XVIII, os trapiches passaram a fazer parte das grandes fortunas de Salvador. Além de acumularem riqueza, esses afortunados reivindicavam reconhecimento e prestígio por meio dos títulos nobiliárquicos, o que geralmente conquistavam junto à Coroa portuguesa. No outro extremo do mosaico social, se formou uma franja de população substancial e heterogênea que, na beira do cais e pelas ruas da Cidade Baixa, vendia a retalho toda sorte de gêneros e mantimentos. De certa forma, todos estavam associados às carregações marítimas e terrestres das lojas, armazéns e trapiches que se espalharam também pela cidade alta (Sousa, 2003, p. 348).

Essa extensa área de atividade portuária foi denominada porto da Bahia, também conhecida como o porto do Brasil (Lapa, 2000). Dentre as características que o elevaram a essa condição estava o fato de ser localizado no meio da extensão da orla litorânea do país e fazer parte da edificação da cabeça política e administrativa da Colônia; possuía um bom ancoradouro, relativamente abrigado; fácil acesso para abastecimento e refresco de navios, sendo utilizado em eventuais socorros em sua praça de guerra; bons recursos em matérias-primas; facilidade de contato com as colônias da África ocidental; exportava, dentre outros, tabaco (muito utilizado no comércio de escravos africanos), açúcar (principal produto de exportação para o comércio europeu e que tinha no Recôncavo Baiano o seu principal centro produtor), madeiras (farta produção no sul baiano para fins de produção naval e para construção em geral, exportando inclusive para a Europa), além de especiarias e fibras.

As embarcações que faziam escala na Bahia e necessitavam ancorar por mais tempo resguardavam suas mercadorias em terra, permitindo que o navio ficasse mais leve para o apressamento. Somente para os gêneros procedentes da Europa para Goa, quando desembarcados no Brasil para consumo ou reexportação, não se concedia a baldeação.

No século XVI, visando proteger os interesses comerciais de Portugal e impedir o contrabando com a colônia, seja de importação de produtos oriundos da Índia, seja de exportação da produção da terra, a Coroa proibiu a escala em Salvador para navios oriundos da carreira da Índia, salvo em casos de comprovada necessidade. Dentre as razões aceitas para a ancoragem estavam o abastecimento de água e demais provisões, condições de saúde da população da embarcação e reparos nos navios. Também ancoravam equipamentos condenados ao desmanche e ao aproveitamento de peças e madeiras, bem como quando ordenados pela própria fiscalização portuguesa para verificação de alguma irregularidade – neste caso, a parada era obrigatória. Porém, mesmo com essas regras e com o estabelecimento de comissões para averiguar se as razões alegadas eram verdadeiras e justificavam a escala, muitas vezes as autoridades eram ludibriadas com falsas informações, e o comércio ilegal continuou a existir.

No século XVII, Portugal perdeu a hegemonia que possuía no comércio com o oceano Índico e viu crescer a concorrência com outras nações no Atlântico. Isso alterou a orientação em relação à escala na Bahia. No ano de 1642, franqueou-se a navegação para todo o comércio com a Índia, e em 1672 foi autorizada a atividade comercial entre moradores do Reino, das ilhas, do Estado do Brasil e mais conquistas, podendo mandar embarcações para Moçambique, rio Cuama, Mombaça e portos de toda a costa oriental da África, desde o cabo da Boa Esperança até Guardafu. Foi então que a Bahia se consolidou não apenas como o pulmão pelo qual respirava a colônia, mas se transformou em uma espécie de segunda capital do atlântico português. (Lapa, 2000).

A mudança de postura trouxe consequências significativas para Portugal e seus domínios coloniais. Até então, as normas de monopólios concedidos pelo Estado e de fisco estrangulavam as possibilidades comerciais entre o Brasil e a carreira da Índia. A liberdade de comerciar – levar, trazer, vender e comprar – todos os gêneros, inclusive pimenta, cravo e canela, somava-se à igual autorização dada pelo Alvará de 1642, que fazia exceção apenas para a canela. Graças ao movimento do porto da Bahia, a carreira da Índia, que se encontrava em declínio, ainda sobreviveu por mais um século.

Consta que os produtos importados da Ásia pela Bahia constituíam o maior valor negociado dentre todos os domínios portugueses. Esse negócio atingiu em 1796 a soma de 341:627$955 réis;[4] dois anos depois o valor caiu para 280:348$400 réis, recuperando-se no início do século seguinte, alcançando 296:449$270 réis.[5] Os produtos variavam entre tecidos, artigos de adorno, especiarias, pedras preciosas etc. No século XVIII, diversos gêneros de linho, sarjas, flanelas, estofos de lã e seda também vinham de Flandres, Inglaterra, Itália e França, países que já competiam com as manufaturas asiáticas (Lapa, 2000, p. 274-275). O porto de Salvador atuou como reexportador dessas

[4] Cód. 682, Conselho Ultramarino, AHU.

[5] Ms. 18.378, Bahia, P.a.c, AHU.

mercadorias não apenas para o mercado nacional, mas também para as praças da região do rio da Prata.

Durante todo o período em que o porto soteropolitano funcionou como escala estratégica para a carreira da Índia, foi de grande importância o funcionamento do estaleiro colonial. O estaleiro que se destacou em reparos de naus e outras embarcações, como armadas, embarcações de cabotagem e embarcações estrangeiras, foi instalado em 1550 por Thomé de Sousa. Tratava-se de uma empresa de conserto e fabricação de embarcações que era favorecida em suas atividades pelo aproveitamento de madeiras especialmente do sul da Bahia, que apresentava ótimas matérias-primas para esse fim.

No primeiro momento, a ribeira das naus limitou-se à tarefa de reparos, mas a presença de numerosas matas na capitania, que possuía excelentes espécies, estimulou a construção de navios visando à guarda do litoral e à cabotagem, e, em seguida, à navegação de longo curso. A madeira do Brasil foi explorada de maneira predatória também para ser exportada em grande quantidade para a metrópole. Há registros de enormes quantidades de madeiras brasileiras utilizadas na reconstrução de Lisboa após o famoso terremoto de 1755, bem como no restante do ultramar português. Tem-se informação de largo uso dessas madeiras também em Angola, por exemplo (Lapa, 2000, p. 25-26).

A Bahia centralizava também o escoamento de madeira para as áreas circunvizinhas. Amazonas, Pará, Maranhão e Pernambuco foram regulares fornecedores para os estaleiros de Lisboa. São Francisco do Parnassem, vilas como Jaguaripe e Cairú, a ilha de Boipeva, Camamu, Passé, Maricoabo, Mapendi, os distritos de Cachoeira, Paraguaçu, Saubara e Ilhéus são exemplos de fornecedores, na Bahia, de madeira que chegava a Salvador, cumprindo um caminho que compreendia o deslocamento por carro de boi até as vias fluviais e daí chegando ao porto da capital (Lapa, 2000, p. 28).

Angelim vermelho, angelim amarelo, jacarandá, jenipapo, pau d'arco, pinguim, etc. serviam às mais diversas finalidades nos estaleiros. O louro e o óleo eram os preferidos para os mastros. Da pindaíba

faziam-se mastros e vergas. O jenipapo, que era bom de lavrar e não rachava, servia a poleamos. Árvores tortas eram aplicadas de acordo com a conformação dos barcos (Lapa, 2000, p. 34). Se para a extração do pau-brasil contou-se quase que exclusivamente com a mão de obra indígena, a madeira de lei para os arsenais utilizou trabalho remunerado para serviços técnicos e de direção e mão de obra escravizada, de índios ou africanos, para o trabalho bruto.

A atividade de construção naval causou grande controvérsia devido à concorrência que criara com a produção de embarcações existente na metrópole, bem como nas demais colônias. Apesar de essa discussão ter se estendido por todo o século XVII, o êxito da empresa acabou sendo assegurado devido à excelência da madeira brasileira e à matéria-prima que poderia ser adquirida, o que levava o estaleiro a depender de importação apenas de ferro, alcatrão e anilho. A mão de obra utilizada era especializada e remunerada pra funções como calafate, carpinteiro, tanoeiro, ferreiro e carapina. O trabalho escravo também era utilizado mediante o aprendizado dos ofícios exigidos. Os cativos que eram alugados para esse fim repassavam os soldos que recebiam aos seus senhores, porém, muitos recebiam recompensas por bom desempenho e até conquistavam alforria com ajuda do dinheiro que acumulavam (Lapa, 2000, p. 113).

A abertura do novo mundo para a colonização europeia criou grandes oportunidades comerciais para a agricultura de exploração. O porto do Brasil se destacou na oferta de açúcar para o Reino e de tabaco para o oriente. As características do solo, o clima e a topografia fizeram com que o Recôncavo fosse dividido em zonas de produção de culturas distintas. O açúcar começou a ser cultivado, incialmente, nas regiões de Pirajá, Matoim, Paripe e Cotegipe. Mas foi nas terras onde mais tarde seria erguida a vila de São Francisco do Conde, em especial nas proximidades da foz do rio Sergipe, que a lavoura açucareira prosperou devido ao solo massapê, um tipo argiloso e rico em nutrientes que se mostrou excelente para a cultura da cana. Dali o plantio se

espalhou pela península do Iguape e pela região da foz do rio Subaé, que anos depois comporia a vila de Santo Amaro (Souza, 2020).

No século XVI, o açúcar já se consolidava como o principal produto da exportação brasileira, posição que manteve até o século XIX. Mesmo com a corrida do ouro no centro do país, o açúcar sempre excedeu qualquer outro artigo. Cerca de dois terços do produto brasileiro era transportado para a Holanda até 1600, e em fins do século XVIII a Itália e Hamburgo se tornaram os principais compradores. Tratava-se de um açúcar barreado, bruto, mas de tão boa qualidade que era assim consumido. O que era considerado inferior, com alto teor de melado, também era exportado para a Europa setentrional, servindo à indústria de refino. Além disso, a aguardente, como subproduto, também era comercializada. No Rio de Janeiro, no século XVIII, era a cachaça o principal produto de exportação, muito utilizada na compra de escravos em Angola; mas, na Bahia, a bebida produzida atendia principalmente à demanda interna (Schwartz, 1988).

Entre 1570 e 1620, a economia açucareira baiana obteve rápida ascensão; oscilou negativamente por uma década, mas logo se recuperou; registra-se queda nos preços correspondentes aos anos de 1635 a 1650, influenciados por fatores externos, como as guerras na Europa e a concorrência Antilhana; contudo, a revolução Haitiana em 1793 deu novo impulso à atividade na Bahia, que durou até a década de 1830, quando a desvalorização da moeda brasileira e a perda de mercados iniciou um processo de declínio (Schwartz, 1988, p. 146-147).

Na década de 1580, a Bahia possuía cerca de 40 engenhos e, junto com Pernambuco, respondia por três quartos de toda a produção brasileira (Schwartz, 1988, p. 144). Na zona próxima à foz do rio Paraguaçu, onde algumas léguas acima foi fundada a vila de Cachoeira, o solo arenoso era pouco propício a cana, mas por volta da segunda década do XVII, alguns lavradores iniciaram ali a cultura do fumo. Já na região de Jaguaripe e Maragogipe, no sul e oeste da baía, por apresentar solos

pobres, a lavoura açucareira não prosperou, e suas terras acabaram sendo exploradas por meio dos cultivos de gêneros de subsistência, especialmente a farinha de mandioca. De todo modo, estivesse a produção voltada para a exportação ou para a subsistência local, algo havia em comum: o emprego da mão de obra escravizada (Souza, 2020).

À medida que os portugueses avançavam sobre o Recôncavo baiano, apropriando-se das terras e expulsando e/ou escravizando populações originárias, percebeu-se que nem todos os solos eram propícios ao plantio da cana-de-açúcar. A produção de tabaco no Recôncavo acompanhou o fluxo da agricultura de subsistência, de modo que as primeiras roças de fumo provavelmente datam da segunda metade do século XVI. Originária das Américas, a *nicotiana tabacum* era utilizada por diversos povos no continente. O costume indígena de fumar, mascar, ingerir ou pitar a planta, relacionado em grande medida a aspectos religiosos e espirituais, em pouco tempo ganhou adeptos entre os europeus, principalmente em meio aos marinheiros e soldados, que o levaram para o seu continente. Já na segunda metade do século XVI, o uso do tabaco começou a ganhar número significativo de consumidores na Europa, não apenas entre as camadas populares, mas alcançando também as cortes europeias. A prática foi levada pelos portugueses para a Ásia e para a África – nesta última região, passou a ser empregada em rituais religiosos (Souza, 2020).

Nos primeiros anos do século XVII, o fumo já fazia parte da pauta de exportações da Bahia e, em 1634, institucionalizou-se o monopólio régio sobre o comércio do produto através do Contrato do Tabaco de Portugal. Além da Europa, o fumo baiano passou a ser vendido em portos da África Ocidental, principalmente da região da Costa do Ouro, onde estava localizado o forte de São Jorge da Mina. Tratava-se do fumo de refugo ou de terceira qualidade, resultante da terceira poda da planta ou das folhas inferiores da segunda poda. Essas folhas eram embebidas em meles e ervas aromáticas durante o processo de beneficiamento

e fabricação dos rolos, conferindo um aroma agradável, muito apreciado pelo mercado africano da Costa da Mina. Até a tomada do forte lusitano pelos holandeses, em 1637, os portugueses monopolizavam o tráfico de escravos na região, mas com a conquista holandesa, foram alijados desse comércio e somente conseguiram voltar a frequentar aqueles portos no último quartel dos seiscentos, devido, justamente, à peculiaridade e ao monopólio do fumo baiano. Os holandeses impuseram duras restrições ao comércio lusitano/baiano, exigindo, por exemplo, a contrapartida de 10% da carga de fumo para autorizar, por meio de emissão de passaporte, o comércio de tumbeiros que partiram do Brasil nos portos da Costa da Mina (Souza, 2020).

O tabaco se tornou o principal produto em meio ao arsenal de mercadorias empregadas no comércio entre a Bahia e a Costa da Mina. Nos portos angolanos, o produto brasileiro de melhor aceitação era a aguardente, que mesmo assim compunha somente 25% da carga dos navios negreiros. A principal moeda de troca por cativos em Angola eram os tecidos indianos. Traficantes sediados na Bahia e pequenos investidores buscavam adquirir essas fazendas junto às embarcações que aportavam na capitania oriundas e/ou que se destinavam aos portos do Oriente, em especial de Goa, oferecendo em troca justamente o tabaco, que possuía demanda considerável na Ásia. A produção de fumo, portanto, se entrelaçava direta ou indiretamente com a empresa do tráfico transatlântico de africanos, que alimentava o sistema produtivo colonial (Souza, 2020).

A produção fumageira se desenvolveu nos chamados "Campos de Cachoeira" e se expandiu por regiões muito além daquela vila. No último quartel do século XVIII, a área de cultivo alcançava as freguesias de São Gonçalo dos Campos, São Pedro de Muritiba, Outeiro Redondo, São José de Itapororocas e Santo Estevão do Jacuípe. Ou seja, abrangia um território para além do entorno da Baía de Todos os Santos. A despeito do seu crescimento, a lavoura fumageira enfrentou

dificuldades para se consolidar ainda no século XVI, e ao longo da centúria seguinte autoridades coloniais acusavam a cultura de concorrer com a produção de alimentos, principalmente com a mandioca, item essencial para o abastecimento da colônia, e tentavam impor, em vão, restrições ao seu plantio (Souza, 2020).

O tabaco ocupou o segundo lugar da balança comercial, perdendo apenas para o açúcar. O porto de Goa foi o principal importador do tabaco produzido na Bahia, e, como ocorria na Metrópole – onde as cidades de Porto e Lisboa eram as principais recebedoras –, o tabaco era reexportado a outros centros. Mesmo no mercado interno, o porto do Rio de Janeiro também atuava como reexportador do produto baiano. O governo colonial estimulou a exportação de tabaco de folha aberta, de melhor qualidade e boa aceitação no mercado oriental. A China se destacou como comprador do tabaco em pó, também utilizado como remédio para moléstias nos olhos (Lapa, 2000).

> O tabaco era remetido em rolos, em pó, e em folha, acondicionado em pipas ou em fardos. Sua exportação foi grande no século XVIII; em 1757 alcançou 248.702 arrobas; de 1761 a 1763 atingiu 248.197 arrobas; em 1767, 209.245 arrobas; em 1798 sabemos que seguiu para Portugal 326 fardos, ou seja, 23.448 rolos, perfazendo 380.053 arrobas no valor de 668:863$750 reis. Os totais aí citados destinavam-se à África e a Portugal, sendo deste último, em sua maioria, reexportados.
>
> Para a África ia justamente o produto refugado pelos mercados orientais e europeus, pois o mercado consumidor de baixo nível e padrão de vida dos mais primitivos, representado em sua totalidade por populações indígenas, recebia-se o produto em troca do escravo negro (Lapa, 2000, p. 298-299).

Apesar da forma pejorativa pela qual José Roberto Amaral Lapa se refere aos africanos, os dados apresentados por ele são bastante ilustrativos para a dinâmica e a importância da exportação do fumo

baiano, seja para os exigentes mercados europeu e asiático, seja para o uso desse produto no comércio transatlântico de escravizados. O historiador também chamou a atenção para o intenso tráfico clandestino do tabaco produzido na Bahia, sendo comum a sua troca por mercadorias oriundas da Ásia, especialmente na vila de Cachoeira.

A importação de cativos consistiu em uma atividade intensa e lucrativa, sendo o tráfico transatlântico a maior migração observada durante a era moderna. Os números do tráfico negreiro durante a primeira metade dos seiscentos demonstram que o tráfico transatlântico só veio a decolar a partir do século XVII, quando Pernambuco enfrentava a ocupação holandesa que duraria 24 anos. Assim, durante esse período, a Bahia assumiu o posto de principal produtor mundial de açúcar. E para responder à demanda pelo produto, os braços africanos eram indispensáveis (Silva Jr., 2020).

Tabela 1 – Embarques e desembarques de escravos para Bahia e Pernambuco, 1601-1650 (em milhares)

Anos	Bahia		Pernambuco	
	Embarques	Desembarques	Embarques	Desembarques
1601-1610	10.810	9.189	22.205	18.658
1611-1620	25.484	21.659	35.202	17.837
1621-1630	36.310	30.860	49.009	42.494
1631-1640	36.310	30.860	7.921	6.721
1641-1650	27.053	22.949	23.330	18.964
Total	**135.967**	**115.517**	**144.199**	**122.039**

Fonte: Eltis *et al.* apud Pinho; Nunes, 2020

A Tabela 1 mostra um comparativo da movimentação de embarques e desembarques de escravizados entre os portos da Bahia e de Pernambuco durante a primeira metade do século XVII, revelando que, a partir da década de 1830, Salvador superou Recife tanto em importações quanto em exportações de cativos. Isso porque o conflito

luso-holandês abriu uma oportunidade para os comerciantes baianos avançarem sobre o comércio de escravizados na África. A principal zona de obtenção de escravos foi a África Centro Ocidental, que concentrou 93,6% do tráfico baiano, mas também se comerciava com a Alta Guiné e o golfo de Biafra. A partir de fins do século XVII, a Costa da Mina se converteu no principal local de aquisição de escravos para os traficantes sediados na Bahia.

A Costa da Mina, especificamente Uidá, forneceu mais da metade de todos os escravos que atravessaram o Atlântico durante os primeiros 13 anos do século XVIII (15 mil pessoas por ano), e foi a principal região de embarque de cativos para as Américas entre 1700 e 1730. Nas últimas décadas do século, a revolta haitiana daria novo impulso à exportação de açúcar da Bahia, que retoma o dinamismo do tráfico de escravizados, ao mesmo tempo em que, na África Ocidental, a abertura de novos portos de comércio de escravos (Porto Novo, Badagri e Lagos) contribuiu para o aumento desse comércio. Um grande fluxo de navios baianos realizava comércio nos principais portos da região, principalmente Uidá (sob o controle do Daomé) e Porto Novo, mais a leste (Silva Jr., 2020).

A luta pelo mercado de escravos para os navios europeus causou intensos conflitos militares entre os principais fornecedores de escravos da região – Daomé e Porto Novo –, além da chegada de outros concorrentes, como o porto de Lagos. No século XIX, acontecimentos políticos no interior da África Ocidental, como o *jīhad* de 1804 em território haussá, gerou uma quantidade imensa de prisioneiros destinados à Bahia. Naquele mesmo contexto, o ocaso do poderoso reino ioruba de Oyó, no interior do golfo do Benim, ajudou a fornecer uma ampla oferta de cativos para os navios baianos. As exportações de escravos para a Bahia cresceram para quase 64 mil na década de 1790 e cerca de 72 mil nos anos de 1800 (Silva Jr., 2020).

A execução do tráfico atlântico envolveu a construção de portos e locais de quarentena e venda dos recém-chegados nas diversas cidades portuárias ao longo do período colonial. Esses escravos eram destinados

tanto ao interior quanto para cidades litorâneas. Nos séculos XVI e XVII, eram direcionados primordialmente para regiões de pequenas dimensões, próximas ao porto de desembarque. Eram áreas onde se cultivava a cana-de-açúcar. A venda do africano se fazia por leilão ou de um particular a outro. Nesse período, os circuitos de redistribuição de cativos ainda não eram tão desenvolvidos quanto os constituídos nos séculos XVIII e XIX. Tratava-se, portanto, de um circuito pequeno de compra e venda (Ribeiro, 2005).

No bairro portuário e comercial da freguesia da Conceição da Praia, onde ficava a alfândega, eram recebidos os escravos desembarcados em Salvador antes da proibição desse tipo de tráfico, em 7 de novembro de 1831. Mesmo depois dessa data, o local continuou a ser utilizado para embarque dos escravizados. Alexandre Vieira Ribeiro (2005) estudou a redistribuição de escravos a partir da praça mercantil de Salvador. Segundo ele, da Bahia, muitos dos cativos partiam para seu derradeiro destino por via marítima ou terrestre. Em ambas as rotas, não estavam excluídas as possibilidades de tráfico interno, realizado por proprietários que revendiam seus escravos para outras capitanias em função da demanda de mão de obra.

O escravizado africano chegava ao porto de Salvador após a longa travessia do Atlântico, que durava em torno de um a dois meses, em estado de exaustão física e moral. Em sua terra de origem, após ter sido capturado, posto a ferros e separado de seus familiares, percorreu longas distâncias até ser embarcado em negreiros apinhados de africanos, onde conhecera as desventuras de uma viagem forçada, convivendo com os maus-tratos de seus condutores, a fome, a sede, a promiscuidade, as doenças e a morte. Ao desembarcar, o proprietário dava atenção especial à saúde do cativo. Era preciso expô-lo aparentando bom estado físico para alcançar bom preço de venda. Em Salvador, desde meados do século XVII, após terem sido pagas na alfândega as referidas taxas de importação, as novas levas de escravos ficavam abrigadas em depósitos fixos que por vezes ocupavam quarteirões inteiros. Nesses locais, o escravo recebia alimentação e muitas vezes seu proprietário aplicava óleo de palma em

todo o seu corpo para esconder doenças de pele e dar-lhe aspecto de bom estado físico (Ribeiro, 2005).

Com a descoberta de metais e pedras preciosas no interior da América portuguesa, não só o tráfico atlântico foi modificado, com o aumento do número de desembarques, mas todo o sistema de redistribuição dos cativos se alterou. Essa nova atividade comercial passou a ser desempenhada por comerciantes intermediários, que se tornaram o elo entre os grandes importadores de Salvador e aqueles que necessitavam de mão de obra.

Em 1757, Francisco da Silva Pereira arrematou por um período de três anos o contrato das saídas dos escravos das capitanias da Bahia, de Pernambuco e do Rio de Janeiro, que se dirigiam para Minas Gerais por um valor anual de 3:285$000 livres para a Fazenda Real (pela Bahia, 19:000$000; pelo Rio de Janeiro, 10:285$000; e por Pernambuco, 1:000$000). O contrato estipulava que se cobraria 4$500 por escravo que saísse das capitanias do Rio de Janeiro e de Pernambuco em direção às minas e 9$000 quando partisse da Bahia (APEB, Maço 627, 1757).

> No intervalo temporal de 1760 a 1770 o contingente de africanos representava quase a totalidade (99,3%) dos 17191 cativos despachados pelo porto de Salvador. Entre os africanos, 95,5% correspondiam a escravos novos. Desta forma, podemos perceber que a atividade de redistribuição dos escravos na cidade de Salvador estava intimamente associada ao comércio atlântico e, portanto, deve ser entendida como um trecho da rota transatlântica – a terceira perna do tráfico –, atividade distinta do 'tráfico interno' (Ribeiro, 2005, p. 97)

Ribeiro (2005) denominou terceira perna do tráfico atlântico o deslocamento dos escravos entre o porto de desembarque na América portuguesa até o seu destino no interior do continente. A primeira perna era o percurso do sertão africano (interior) até os portos de embarque no litoral, e a segunda, a própria travessia do oceano Atlântico. Nas décadas de 1760-1770, cerca de 30% dos escravos novos que chegaram a

Salvador foram redistribuídos para regiões interioranas e outros portos da América portuguesa. Muito provavelmente, os escravos novos que não eram despachados (70% do volume do tráfico internacional) eram utilizados na própria cidade de Salvador ou comprados por senhores da área do Recôncavo baiano.

A Bahia apresentava ainda um comércio amplo e variado, tanto interior quanto exterior. Cerca de quarenta pequenas embarcações aportavam todos os dias em Salvador vindas de diversos destinos, da região do São Francisco, do Ceará, de Pernambuco, de Porto Seguro, Sergipe, Cotinguiba etc. carregadas de milho, feijão, farinha, açúcar, carnes e peixes. Do porto partiam as grandes embarcações com destino a Lisboa transportando açúcar, tabaco, couros, madeiras, aguardente, melaço, arroz, coquilho, algodão, piaçaba, louça de barro, cocos, baunilha, café e outros. De Portugal recebia manufaturados, fazendas de todo gênero, pranchas de ferro e cobre, chumbo, sal, mármore, vinhos, aguardentes, farinha de trigo, louça, vinagre e azeite de oliva. Para a troca com escravos do continente africano, a Bahia exportava fumo e aguardente (Leal, 2016, p. 91).

Vimos então que a situação geográfica do porto da Bahia, estrategicamente localizado em relação ao Atlântico, com fácil ligação com Portugal, África e Ásia, corroborou para fazer do Brasil uma colônia de posição, combinando interesses econômicos e atraindo recursos oficiais e privados. Salvador atuou como articulador com a própria colônia, sendo fundamental ao processo de colonização. A exploração da madeira destinada à construção naval e à exportação, assim como a agricultura, que proporcionou a expansão principalmente do açúcar e do tabaco, encontraram estímulos mercantis externos, bem como uma variedade de produtos se destinou ao mercado interno. Produtos orientais e metropolitanos encontraram possibilidades de mercado consumidor tal qual o tráfico de escravizados.

O porto da Bahia foi elo fundamental no processo de circulação mercantil e se inseriu na lógica da acumulação primitiva de capital, seja para as dinâmicas que corroboraram a consolidação das pré-condições

para a largada do processo industrial e capitalista na Europa, seja por contribuir com os centros internos de abastecimento que se desenvolveram na colônia em atendimento às demandas endógenas, e que também geraram acumulação por meio da circulação e criaram toda uma camada de comerciantes enriquecidos, como veremos de forma mais elucidativa no próximo capítulo.

O PORTO EM TRANSIÇÃO
Das décadas finais do século XVIII até a construção do porto organizado

O período classificado como de transição compreende desde a transferência da capital para o Rio de Janeiro, fato que impactou as dinâmicas do porto de Salvador, até a construção do porto organizado, em 1913. Nesse intervalo, a estrutura de organização e funcionamento da fase anterior foi mantida, no entanto, novas demandas decorrentes do início das penetrações de capitais modernos passaram a exigir maior eficiência e redução de tempo nas operações portuárias, que foram sendo adaptadas por meio de investimentos que buscavam melhorar os resultados. Empresas, muitas delas vinculadas a capitais internacionais, foram se instalando, especialmente nas atividades comerciais, mas também nos setores de transportes. A estrutura tradicional foi pouco a pouco cedendo espaço para a nova forma, necessária para o porto.

No ano de 1763, a Bahia perdeu a condição de capital da colônia. Apesar do grande impacto político que a mudança administrativa provocou, a economia mercantil baiana viveu um período de recuperação com a retomada da pujança do comércio açucareiro, que, por consequência, aqueceu o mercado fumageiro, cujo produto era utilizado como moeda de troca para o tráfico de escravizados africanos – que por sua vez também fez movimentar o porto de Salvador. Essas condições foram se modificando ao longo do século XIX, quando se deu o deslocamento do centro das atividades econômicas para a região Sudeste, e a decadência da venda do açúcar não foi acompanhada pelo surgimento de um substituto à altura na balança comercial.

Essas décadas foram marcadas, por um lado, pela perda de posição de Salvador no sistema de trocas nacionais e internacionais, mas, por outro, pela consolidação do mercado interno e de pressões externas, com a penetração de capitais internacionais. O porto refletiu essas mudanças, sendo um espelho do que foi o conflito entre a novidade do capitalismo frente à resistência de formas pretéritas de acumulação.

Para decifrar a transformação da fase de acumulação primitiva no capitalismo propriamente dito, Marx (1988) buscou apreender as múltiplas determinações inscritas na categoria mercadoria, que é uma unidade de contrários e síntese de múltiplas determinações, capaz de conter, ao mesmo tempo, valor de uso e valor de troca, incorporando o trabalho concreto e o trabalho abstrato.

Marx chama de trabalho concreto aquele que se destina a determinado fim ou à produção de um valor de uso qualquer. Ou seja, o caráter útil do trabalho. Ao abstrairmos dos produtos do trabalho o seu caráter útil, resta somente o dispêndio humano de força de trabalho, o trabalho humano em geral. Esse é o trabalho abstrato, a forma pela qual o trabalho cria valor. A generalização e a universalização desse tipo específico de trabalho só se tornam possíveis no modo de produção capitalista.

O capitalismo, portanto, se expressa em uma determinada relação social baseada na extração do sobretrabalho, ou da mais-valia, ou no valor adicional que a força de trabalho gera no processo de produção e que é apropriado pelo capitalista, o sobrevalor, ou seja, o trabalho não pago pelo capitalista, essencialmente relativo ao tempo extra em que o trabalho já teria produzido o valor da mercadoria correspondente ao salário pago ao trabalhador. A síntese disso se traduz no capital industrial, que rapidamente se tornou hegemônico e passou a pressionar as resistentes formas pré-capitalistas a se adaptarem à nova realidade.

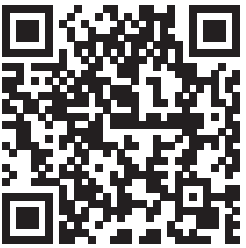
O crescimento quase vertical dos índices de produção observados na Inglaterra na segunda metade do século XVIII (Hobsbawm, 1982) foi acompanhado da breve utopia da livre concorrência entre as indústrias capitalistas, o que não foi além do século seguinte e rapidamente

abriu espaço para o capitalismo cada vez mais monopolizado, o que consolidou internacionalmente o sistema capitalista.

No Brasil, a pressão oriunda da expansão do modo de produção capitalista, seja pelo domínio do sistema internacional de trocas, seja pela internacionalização dos investimentos, inicialmente em setores de transportes, associados à implantação de um moderno sistema bancário, encontrava resistência em formas consagradas de organização, decorrentes da fase primitiva de acumulação. Essa tensão marcou uma etapa intermediária, ou de transição, que pode ser representada por uma série de modificações observadas entre finais do século XVIII até a inauguração do porto moderno da Bahia, organizado ou concentrado em 1913.

A descoberta do ouro, a expansão demográfica e urbana do Centro-Sul, a ocupação e a colonização das zonas austrais e as disputas em torno dos territórios sulinos estabeleceram uma progressiva alteração na centralização política, econômica e militar no Brasil. Se na montagem da ocupação e da exploração colonial, Salvador era ponto estratégico devido à sua localização e às condições de porto natural que eram oferecidas pela baía, ao final do XVIII, quando as disputas de fronteiras entre portugueses e espanhóis se concentraram na bacia do rio da Prata, o Rio de Janeiro estava mais bem localizado.

IMAGEM 3 – Colônia de Sacramento



Fonte: https://esefarad.com/wp-content/uploads/2010/01/Colonia-mapa.jpg. Acesso em: 01 nov. 2023.

A entrada da Espanha na guerra dos sete anos levou a uma invasão no norte de Portugal em 1762, mesmo ano em que ocorreu a tentativa de tomada da Colônia do Sacramento, estratégica para a penetração da região do rio da Prata, como demonstra a imagem 3, Colônia de Sacramento, (*QR code*). Esse conflito militar revelou a importância geográfica do Rio de Janeiro, cuja influência já se estendia a todas as terras meridionais, até Minas Gerais. Assim, em Carta Real de 27 de junho de 1763, dom José I ordenou a transferência da capital do Brasil. (Russell-Wood, 1981).

Apesar da mudança de eixo estratégico, a perda de importância do porto de Salvador não foi imediata, porque, entre as décadas de 1790 e 1820, a retomada de crescimento da economia açucareira manteve a intensidade da atividade comercial portuária. A revolta escrava na colônia francesa de Santo Domingo tirou de cena um importante concorrente na exportação de açúcar, o que estimulou a expansão da indústria tradicional baiana, bem como fez crescer o tráfico negreiro. (Schwartz, 1988).

A luta pela independência, que consolidaria uma série de mudanças nas relações comerciais iniciadas desde a abertura dos portos, representou para os baianos um ano de guerra, com perdas de capitais, bens e vidas humanas, afetando diretamente a produção agrícola. Contribuíram para a crise açucareira as décadas de agitação antilusitana, as ondas pestilentas e o castigo das secas, bem como das chuvas, como as que ocorreram em 1851-1852. Ao passo que a economia na Bahia oscilava entre bons e maus momentos, no centro-sul, o café foi se consolidando como o principal produto da balança comercial brasileira. Foi assim que houve uma acentuada perda de importância do porto soteropolitano em comparação a outros portos brasileiros. Ainda assim, o aumento da população soteropolitana durante o século XIX gerou uma demanda de alimentos que manteve a dinâmica comercial interna e foi consolidando o duplo papel do porto (Santos, 1959):

1. voltado à exportação de produtos primários e importação de manufaturados;
2. instrumento fundamental para o desenvolvimento do mercado interno de alimentos, que ligava os consumidores aos produtores rurais.

Ao longo do século XIX, a população de Salvador não parava de crescer. Registrou-se que havia 50 mil habitantes no princípio do século. Ainda que muito limitados, os registros existentes indicam que o crescimento foi constante. Realizado em 1759, o primeiro recenseamento revelou haver em toda a capitania 250.142 habitantes em 28.612 fogos, sem incluir crianças abaixo de sete anos, índios e integrantes das ordens religiosas. A capital e o Recôncavo concentravam então 103.096 "almas" (41,2%) em 15.097 fogos (52,8%); em 1775, um novo recenseamento acusou 221.756 pessoas em toda a capitania, repartidas em 31.844 fogos; em 1779, havia 277.025 "almas" (Mattoso, 1992).

Um levantamento eclesiástico feito em 1805 contou 3,1 milhões de habitantes no Brasil, sendo 535 mil (17,2%) na Bahia; entre 1814 e 1817, outro recenseamento avaliou a população baiana em 592.908 habitantes; em 1824, Adrin Balbi calculou a população da Bahia, incluindo Sergipe, em 858 mil habitantes, sendo que 22,2% eram brancos, 1,4%, índios, 15%, negros e mulatos livres e 61,4% eram negros e mulatos escravos; em 1845, Millet e Saint Adolphe avaliaram a população da província em 650 mil habitantes, e durante a guerra do Paraguai (1865-1870), Sebastião Ferreira Soares estimou 1,45 milhões de habitantes, dos quais 1,17 milhões eram livres, 280 mil eram escravos e 20 mil, índios (Pinho, 2016).

O primeiro censo oficial só ocorreu em 1872 e registrou 10.112.000 habitantes no Brasil, sendo 1.379.616 (13,6%) na Bahia, dos quais 129.109 em Salvador e seu entorno (incluindo os arredores) – população composta de 39,9% de brancos, 43% de mulatos, 23,5% de negros e 2% de caboclos (Pinho, 2016). Os censos excluíram, além de menores de sete anos, os agregados e familiares, bem como os migrantes, com destaque para os escravos de passagem e os marinheiros

que aportavam diariamente na cidade, além de comerciantes e homens que fugiam das secas ou de colheitas ruins. Entre os fatores de alteração demográfica de Salvador na segunda metade do século XIX, destacaram-se as secas de 1857 e 1860, a crise do sistema açucareiro e as epidemias de febre amarela e cólera-morbo.

À densidade demográfica crescente na capital, deve se somar o significativo número de habitantes do Recôncavo. Nos limites dessa região, vilas, povoados e arraiais, formavam uma das mais antigas redes urbanas do país. Mesmo longe das cidades, nas zonas rurais, nem os senhores de engenho, nem os lavradores de cana, muito menos seus escravos, plantavam gêneros alimentícios o suficiente para se sustentar, recorrendo sempre ao mercado local. Esse mercado rural era surpreendentemente grande. Em uma estimativa de 1818, esse mercado compreendia pelo menos 9.300 escravos, e seriam necessárias compras anuais de quase 85 mil alqueires de farinha, ou um quinto de toda a farinha que, na época, entrava anualmente no celeiro público de Salvador. À medida que a lavoura canavieira continuou a se expandir por todo o Recôncavo após 1818 e o número de engenhos se multiplicou, foram necessárias quantidades de farinha cada vez maiores para abastecer esse mercado rural (Barickman, 2003).

IMAGEM 4 – Foto panorâmica da região portuária de Salvador em 1873

Fonte: http://www.cidade-salvador.com/seculo19/imagens/porto-seculo19.jpg. Acesso em: 01 nov. 2023.

A imagem 4, reproduzida no *QR code*, tirada pela expedição científica britânica HMS Challenger, mostra a grande quantidade de embarcações que se aproximava dos trapiches para escoar mercadorias. A pequena cabotagem[6] ocupou lugar de destaque no cenário de crescimento populacional, uma vez que o aumento de mercado consumidor contrastava com a precariedade das vias terrestres.

Na segunda metade do XIX, esse comércio exercia domínio econômico desde a região são-franciscana até o sul da província da Bahia, sendo que, ao norte, a praça sergipana quase dependia do comércio baiano. Essa movimentação atingia também de Pernambuco ao Amazonas, com o escoamento de algodão, açúcar, farinha de mandioca, biscoitos, coco e outros. Do Espírito Santo ao Rio Grande do Sul, ao sul, exportando aguardente, marisco, açúcar e café e importando batata, carne seca, legumes, peixes em salmouras, madeiras, couros, charque etc. (Nascimento, 1986).

Após 1850, São Paulo aqueceu a relação com o comércio de cabotagem da Bahia por conta da aquisição de escravos, sempre fazendo escala no Rio de Janeiro. Em geral, as províncias que estabeleciam rotas comerciais com a Bahia eram Sergipe, Rio de Janeiro, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Alagoas, Espírito Santo, Maranhão, Pará, Paraíba, Ceará, Rio Grande do Norte, São Paulo e Santa Catarina. Já os portos localizados em Santo Amaro, Cachoeira, São Félix e Nazaré faziam uma ativa navegação de pequenos barcos a vela e a vapor com o porto de Salvador por meio dos rios Sergi, Paraguaçu e Jaguaribe. Lá chegavam embarcações também destinadas a Maragogipe e Pão de Açúcar, ao norte da província, no limite com Sergipe, entre o rio Real e seus afluentes. A barra do rio Real, devido à sua largura, servia de ponto de embarque para diversas produções, tais como cereais e açúcar, apesar da violência das marés.

Ao sul, até a barra do Jequitinhonha, os principais portos eram Morro de São Paulo, Camamu, Barra de Rio de Contas, Ilhéus,

[6] Chama pequena cabotagem a navegação costeira entre portos do mesmo país, e grande cabotagem a navegação entre países próximos.

Prado, Belmonte, Porto Seguro, Alcobaça e Caravelas. Ainda faziam comércio com Salvador os portos de Itapicuru, Vila Viçosa, Subauma, Canavieiras, Inhambupe, Abadia, Santa Cruz, Torre e Valença. Canoas e barcos com alimentos para a cidade chegavam a Salvador não apenas pela baía, mas saíam de vários portos costeiros e navegavam por trás de ilhas, mantendo-se em mar aberto só por curtas distâncias entre um e outro ponto de proteção.

Outro fator que estimulou o crescimento da navegação de cabotagem foram as vantagens oferecidas pelas mudanças legais. A Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 franqueou a todas as nações da terra os portos do Brasil, permitindo a estrangeiros o comércio direto de importação e exportação com todos os países – o que, até então, só era possível por intermédio de Lisboa e do Porto:

> Conde da Ponte, do meu Conselho. Governador e Capitão General da Capitania da Bahia. Amigo: Eu, o Príncipe Regente vos envio muito saudar. Como aquelle que amo. Atendendo à representação que fizeste subir à minha Real presença, sobre ase achar interrompido e suspenso o commercio desta capitania, com grave prejuízo dos meus vassallos e minha Real Fazenda, em função das críticas e públicas circunstancias da Europa; e que rendo dar sobre este importante objeto alguma providencia prompta e capaz de melhorar o progresso de taes danos; sou servido ordenar interina e provisoriamente, emquanto não consolido hum systema geral que efetivamente regule semelhantes matérias, o seguinte. Primo: que sejam admissíveis Alfandegas do Brasil todos e quaisquer gêneros, fazendas e mercadorias transportados, em navios estrangeiros das potencias, que se conservem em paz e harmonia com a minha Corôa, ou em navios dos meus vassalos, pagando por entrada vinte e quatro por centro; a saber: vinte por direitos grossos, e quatro do donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas, ou aforamentos, por que até presente se regulão cada uma das ditas alfandegas. Ficando os vinhos aguas ardentes e azeites doces, que se denominam molhados,

> pagando o dobro dos direitos, que até agora nelas se satisfaziam. Secundo: que não só os meus vassalos mas também os sobredictos estrangeiros possam exportar para os portos, que bem lhes parece o benefício do commercio e agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaisquer gêneros e producções coloniais, a excepção do Pau Brasil, ou outros notoriamente estancados, pagando por sahida dos mesmos direitos já estabelecidos nas respectivas Capitanias, ficando entretanto como em suspenso e sem vigor, todas as leis, cartas regias, ou outras ordens que até aqui prohibiam neste Estado di Brasil e reciproco commercio e navegação entre os meus vassalos e estrangeiros… (Carta Regia para o Conde da Ponte, de 28 de janeiro de 1808) (Costa, 1917, p. 12).

Esse decreto e o que lhe seguiu, em junho do mesmo ano, estabeleceram taxação de 16% para as mercadorias transportadas em navios portugueses e de 24% para as conduzidas em embarcações de outras nações, exceto a Inglaterra, que conseguiu inclusive baixar esse imposto para 15%. No entanto, não se cogitava a navegação de cabotagem entre os portos marítimos e fluviais do país. O alvará de 4 de fevereiro de 1811 estabeleceu a grande cabotagem exclusivamente a portugueses nos domínios da Coroa e entre esses domínios e o Brasil. No ano de 1815 houve a elevação do Brasil à condição de Reino Unido a Portugal e Algarves, o que na prática significou o fim da condição colonial.

Após a independência, a regulação da navegação de cabotagem deu-se com o Decreto de 22 de junho de 1836, que normatizou as atividades das Alfândegas e Mesas de Rendas garantindo privilégio para os navios nacionais. O artigo 309 estabeleceu que navios estrangeiros só poderiam fazer comércio de cabotagem em caso de guerra externa ou interna e, mesmo assim, dependendo de permissão por parte das autoridades nacionais. Em 19 de setembro de 1860, o Decreto nº 2.647 reafirmava em seu artigo 486 a exclusividade do transporte de gêneros e mercadorias entre portos para as embarcações nacionais:

> As mercadorias ou gêneros não compreendidos nas disposições do art. 486, que forem transportados de um para outros portos alfandegados do Império, em navios estrangeiros, serão tratados como si procedentes de portos estrangeiros, ainda que nacionais sejam, e não o sendo, ainda que já tenham pagado direitos de consumo (Decreto nº 2.647 de 19 de setembro de 1860).

Para que a embarcação fosse considerada brasileira, se exigia que: fosse propriedade de brasileiro, sem que nela houvesse parte alguma de estrangeiro; seu proprietário residisse no Brasil, mesmo que a embarcação não lhe fosse exclusiva; ser comandada por capitão brasileiro, com residência no Império. Ficava então permitido às embarcações estrangeiras dar entrada por franquia em um porto e seguir para outro, no país, dentro do prazo regulamentar; entrar por inteiro em um porto e seguir para outro, dentro do Império, com toda a carga ou parte dela despachada para consumo ou reexportação; transportar colonos, passageiros e suas bagagens, de acordo com as exigências do fisco; transportar de porto a porto do Brasil gêneros e mercadorias por ordem do governo, em caso de fome, peste, necessidade de pronto socorro, guerra interna ou externa, vexames e prejuízos causados à navegação e comércio nacional por cruzeiros ou forças estrangeiras; desembarcar em qualquer porto do Império mercadorias carregadas em outro porto nacional no caso de varação, arriba forçada e força maior.

Dois anos depois, a Lei nº 1.177, de 9 de setembro de 1862, regulamentou o orçamento para o exercício de 1863 e 1864 e determinou em seu artigo 23:

> Fica o governo autorizado:
>
> 1º, a alterar as disposições vigentes acerca da navegação de cabotagem, permitindo às embarcações estrangeiras fazer serviço de transporte costeiro entre portos do Império em que houver alfândegas, e prorrogando por mais tempo os favores anteriormente concedidos.

> 2º, a dispensar as embarcações brasileiras do limite prescrito para o número de estrangeiros que podem pertencer à tripulação e da exigência relativa à nacionalidade dos capitães mestres (Lei n. 1.177 de nove de setembro de 1862).

Essa medida criou concorrência entre embarcações estrangeiras e nacionais, o que, segundo Affonso Costa (1917), trouxe grande prejuízo à Marinha nacional. Visando minimizar as consequências dessa medida, em 1873 fora concedido aos nacionais:

1. completa isenção sobre impostos de ancoragem;
2. um prêmio, não excedente a 50$ por tonelada, aos navios construídos no Império de arqueação superior a 100 toneladas;
3. isenção do serviço ativo da guarda nacional, em tempos de paz, aos oficiais e operários em efetivo serviço nos estaleiros nacionais de construção;
4. isenção de impostos de transmissão de propriedade à primeira venda de embarcação construída em estaleiro nacional;
5. isenção de imposto de indústria e profissão aos estaleiros de construção de navios;
6. isenção de recrutamento, quer para o exército ou marinha, salvo em caso de guerra, aos brasileiros que fizessem parte das tripulações de navios nacionais enquanto se conservassem em serviço efetivo.

Sobre a organização do comércio portuário, um número limitado de empresas estrangeiras dominava essas relações na Bahia, o que legou aos comerciantes locais, a maioria de origem portuguesa, a especialização com o comércio intermediário. Na rua Nova do Comércio concentravam-se as agências de transportes marítimos de longa distância, todas nas mãos de estrangeiros, principalmente ingleses, que se beneficiaram com a abertura dos portos do Brasil. No prédio situado ao número um estava a Cia. de paquetes entre Southampton, Brasil e Rio da Prata, sob a direção da firma F.P. Wilson & Cia., adiante a agência

da Cia. de Vapores entre Liverpool, Brasil e Rio da Prata, dirigida por Benn & Cia., ao lado dessa nova rua, na direita do comércio, tinha o escritório da Cia. de Navegação a Vapor Luso-Brasileira, cujos vapores partiam de Lisboa com destino à corte do Império, fazendo escalas na ilha de Madeira, em Pernambuco e na Bahia (Sampaio, 2005).

A ascensão dos ingleses na praça baiana se deu após a independência. Ainda que certos setores desejassem a nacionalização do comércio, os portugueses não foram substituídos pelos brasileiros, uma vez que os capitais disponíveis não eram suficientes para financiar as atividades econômicas. Enquanto os ingleses se fixaram nas atividades de importação e exportação do porto soteropolitano, os nacionais e portugueses permaneceram com a intermediação entre exportadores e os produtos agrícolas, redistribuindo as mercadorias importadas e controlando o comércio regional e interprovincial, em torno do qual se desenvolvia a navegação de cabotagem e o tráfico de escravos (Pinho, 2016).

A importância do comércio de alimentos já havia levado à criação do Celeiro Público, em 1785, situado no largo da Conceição, interior do Arsenal da Marinha, com a função de receber os alimentos, distribuí-los para a população e exportá-los quando se fizesse necessário. Tinha como objetivo "o desembaraço e aviamento dos condutores para abastança dos víveres e para mais bem regulada balança no mercado".[7] Contribuiu para a criação do Celeiro da Bahia uma circunstância particular não menos poderosa e atendível, qual foi o tirar-se a venda da farinha da beira do cais, fator apontado como responsável por muitos inconvenientes (Pinho, 2016).

Neste Celeiro, abrigavam-se farinha de mandioca, arroz, feijão e milho, mas com o tempo, a farinha chegou a ocupar 87% dos negócios. O pessoal dos barcos se deparava com todo tipo de comerciante no Celeiro Público – alguns eram homens de negócios nascidos em Portugal, muitos outros comerciantes eram africanos forros, homens e mulheres que, como os portugueses, compravam e vendiam farinha de mandioca,

[7] ARQUIVO NACIONAL. Discurso sobre o Celeiro da Bahia – Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. (vol. 13).

negociavam preços e arranjavam um jeito de entregar a mercadoria aos fregueses. Muitas eram "negras ganhadeiras", que compravam os alimentos para revender ao povo. O mercado ficaria aberto todos os dias do nascer ao pôr do sol. Uma taxa era cobrada por alqueire para financiar o funcionamento do mercado, e o excedente era destinado ao leprosário. Essa taxa se aplicava a todas as provisões chegadas por via marítima, seja para consumo da cidade ou para reenvio a outros portos, ainda que os comerciantes quisessem vender a mercadoria ao modo tradicional, ou seja, ainda em mar. Em 1866 foi decretado o fechamento do Celeiro Público, permanecendo as várias "estações" estabelecidas pela própria Câmara em diversos bairros da cidade visando ao depósito e à venda de farinha de mandioca (Pinho, 2016).

O Governo Imperial também investiu nos serviços de abastecimento da cidade. Foram feitos melhoramentos na área portuária com a construção do edifício da Alfândega (que, em 20 anos, consumiu 1.539:758$381), a construção de faróis, quebra-mares e cais e investimentos indiretamente direcionados à cabotagem, como estradas de ferro e rodagem, iluminação a gás e subsídios concedidos à Companhia de Navegação a vapor para o barateamento dos fretes. A companhia estava obrigada a realizar melhorias para facilitar a comunicação entre as zonas de produtoras e o centro consumidor (Nascimento, 1986).

Para melhorar a proteção e a fiscalização da atividade portuária, a Capitania dos Portos da então província da Bahia foi criada pelo Decreto nº 447, de 19 de maio de 1846. Foi inicialmente instalada no segundo pavimento do edifício da entrada do antigo Arsenal de Marinha da Bahia, com frente para a rua denominada Portas da Ribeira, em prédio construído em 1641. A polícia da Bahia mantinha, também, uma guarnição secreta destinada a oferecer ao chefe de polícia informações sobre a origem de crimes e tramas, para as quais constantemente se reivindicava aumento orçamentário ao Ministério da Justiça alegando-se insuficiência e constante esgotamento de uso da cota destinada a este fim. Em justificativa, argumentava-se que o crédito seria concedido para despesas com polícia, segurança pública e combate ao tráfico ilegal de escravos (Arquivo Nacional, 1860).

A contrapartida dos investimentos para a província era a sua quota na arrecadação. A Receita Geral Imperial era distribuída em Renda Ordinária, correspondente à importação para consumo obtida através dos direitos de importação; aos direitos de Exportação; a Despachos Marítimos, que eram impostos sobre faróis, docas, armazenagem etc.; Renda do Interior, oriunda das estradas de ferro, serviços públicos, terrenos diamantinos, venda de selos e papéis, impostos sobre indústrias de profissão, loterias, impostos sobre gado, imposto territorial, taxa de escravos etc.; e Renda Extraordinária e Renda com aplicação especial, recaindo sobre produtos animais ou mensais de operações de empréstimos ou sobre produtos já tributados (Pinho, 2016).

Contrastando com a importância crescente do comércio de cabotagem, estimulado pelo aumento de demanda de alimentos, a grande navegação[8] foi perdendo espaço em relação a portos de outras províncias, sobretudo do Rio de Janeiro e de Pernambuco. As principais praças que mantinham relações comerciais com a Bahia eram a Grã-Bretanha e suas possessões, os Estados Unidos, a França e suas possessões, o rio da Prata e as cidades hanseáticas. A Grã-Bretanha foi a responsável por mais de 50% das exportações baianas seguida das cidades hanseáticas, posição que foi ocupada pela França a partir de 1864. O açúcar, grande produto de exportação da Bahia, esboçou pequena recuperação após a década de 1860, mas jamais voltou a apresentar os índices que o fizeram carro-chefe da economia nacional. O declínio não foi acompanhado de diversificação na pauta exportadora, sendo que nem o café nem o fumo conseguiram ocupar o papel que outrora coube ao comércio açucareiro. Na segunda metade do século XIX, a tendência foi de superação das importações sobre as exportações.

Dessa forma, foi o comércio de alimentos que atraiu os investidores para a navegação de cabotagem, incluindo a navegação costeira. Esse negócio contribuiu para o desenvolvimento regional, realizando acumulação e até mesmo transferência de capitais por meio da arrecadação de impostos – transferência que se fez diretamente pelo estímulo

[8] Navegações oceânicas.

a outras atividades econômicas, como as manufatureiras e fabris. Assim, a acumulação primitiva, marcada pela hegemonia do capital comercial, criava as condições para o desenvolvimento da acumulação capitalista propriamente dita.

Portanto, a máquina fiscal estava diretamente ligada ao comércio de cabotagem e se fazia presente pelas repartições da Alfândega, do Consulado, de Recebedoria, nas Mesas de Rendas e Coletorias. A Alfândega era responsável pela maior arrecadação da província, bem como do direito de exportação, sua fonte básica de arrecadação, apesar da reclamação dos lavradores e exportadores sobre sua cobrança. Porém, as demandas eram tantas que foi necessária a adoção do trapiche alfandegado, que além de funcionar como estabelecimento particular, possuía uma delegação da alfândega pela qual corriam os despachos e verificações.

Segundo Cruz (1999), que analisou as transformações das atividades portuárias no Rio de Janeiro após a chegada da família real, em 1808, a adoção dos trapiches alfandegados foi consequência de um processo que ocorreu paralelamente à progressiva concentração das funções de direção e coordenação de todas as atividades fiscais do sistema na figura central do Inspetor da Alfândega, o que pressupôs a unificação da gestão dos circuitos de importação e exportação e a consequente absorção das Mesas do Consulado pela Alfândega.

A concessão de entreposto ou de alfandegamento era precedida por inúmeras formalidades: pedido por escrito do proprietário ou locatário comprovado do prédio instruído com plantas do edifício; habilitação do impetrante, suprida com fiança ou caução; apresentação do título de fiel depositário e de atestados comprobatórios de que o requerente não era objeto de processos; declaração dos gêneros que pretendia depositar; exame do prédio feito por peritos indicados pela Alfândega; por fim, informação do Inspetor, ouvidas a Praça do Comércio e a Intendência Municipal, a respeito de quais mercadorias convinha admitir ao depósito (Cruz, 1999).

O alfandegamento de um trapiche pressupunha, em primeiro lugar, a aceitação da constante interferência fiscalizadora do Estado, pois uma vez alfandegado o trapiche adquiria o *status* de armazém externo aduaneiro e ficava sob jurisdição das autoridades alfandegárias. Os administradores desses trapiches assumiam, por outro lado, a obrigação de remeter diariamente à Alfândega o conhecimento das mercadorias recebidas e de enviar mensalmente uma demonstração dos volumes de entrada, de saída e ainda em depósito. Tinham, ademais, o dever de seguir inúmeras regras de arrumação ditadas pelo Fisco com o objetivo de facilitar a inspeção, separação e exame de tudo que estivesse armazenado nas coxias. Ter um trapiche alfandegado significava também renunciar à liberdade de mercado para trabalhar com um elenco de mercadorias discriminado na carta de concessão, preços sancionados pelo Tesouro e demanda regulada pelo Inspetor da Alfândega. Ademais, nenhum entreposto ou trapiche alfandegado podia servir para embarque, desembarque ou trânsito de mercadorias diversas das que lhe eram destinadas a depósito.

Na Bahia, em 1854, foram encaminhadas ao governo central solicitações para o alfandegamento de 24 trapiches e de 13 dos 50 armazéns existentes. No período de 1854 a 1889, foram alfandegados os trapiches Meira, Peso do Fumo, Novo, União, Gaspar, o Julião, Gomes, Andrade, Andrade Segundo, Xico, Barnabé, Pilar, Terceiro Pilar, Cantagallo, Jaqueira, a Primeira Prensa, o Moncorvo, o Segundo Xixi, o Xixi, o Lang, a Quinta Prensa, o Moreira, o Corpo Santo, o Sal, e os armazéns de números 2 a 14 (Rosado, 1983).

Com tudo isso, até o terceiro quartel do século XIX, a Bahia tinha grande importância na arrecadação alfandegária, só sendo superada pelo Rio de Janeiro, maior redistribuidor de mercadorias para outras províncias. Pernambuco rivalizava em mercado e mercadorias com a Bahia, principalmente com o açúcar e a aguardente vendidos a Sergipe, Alagoas e para a capital federal.

Dados do início do século XX apresentados por Arlindo Fragoso (1916) atestam que, em 1910, a Bahia respondia pela sexta arrecadação

alfandegária do Brasil: naquele ano, obteve a cifra de 17.222:963$324, ficando atrás do Rio de Janeiro, de São Paulo, do Pará, do Amazonas e de Pernambuco. Ainda assim, não restam dúvidas quanto à importância dos Serviços de Navegação para as receitas do Estado. Em 1914, a renda total da Bahia fora de 15.661:123$333, sendo que as receitas oriundas das estradas de ferro respondiam por 1.153:184$417; as de serviços de navegação, 2.321:128, a Renda dos Títulos de domínio do Estado, 184:148$500; e as receitas das Taxas e Impostos, 11.989:367$109.

Tem-se, então, que o comércio de cabotagem foi um fator de relevo no desenvolvimento regional, por meio do qual se realizou importante acumulação de capitais por intermédio da arrecadação do imposto de exportação, contribuindo para a receita da província, que transferiu tais recursos para outros setores da economia da região, principalmente em subvenções às companhias de navegação. Essa transferência se fez diretamente pelo estímulo a outras atividades econômicas, como as manufatureiras e fabris, e principalmente a partir de 1873, quando a crise econômico-financeira da província acarretou a elevação de taxas (Nascimento, 1986).

Essa lógica se torna ainda mais clara quando constatamos que os próprios comerciantes, muitos deles antigos traficantes de escravos, que também eram donos de trapiches e envolvidos em diversas outras atividades relacionadas ao comércio, especialmente de alimentos, passaram a diversificar seus investimentos, penetrando em ramos como transportes urbanos, ferrovias, portos, setores imobiliário, financeiro e bancário e na indústria.

Um exemplo de comerciante de grande destaque social foi Manuel José do Conde. Nascido em Vitória, Freguesia do Guadalupe, Ilha Graciosa, em 1835, teria migrado clandestinamente para o Brasil com apenas 18 anos. Analfabeto, viveu como padeiro em Salvador e Cachoeira. Entretanto, foi estabelecendo negócios, primeiro com o comércio de farinhas, atividade que manteria durante toda a sua vida, mas alargando depois sua atividade à importação, à exportação e ao comércio de couros. Adquiriu uma ilha no rio Paraguaçu, hoje denominada ilha

da Mata-Onça, onde construiu armazéns. Em 1853, centralizou seus negócios em Salvador; pouco depois já comerciava com Portugal e com os Estados Unidos e tinha o seu próprio brigue, o Conde, que usava para transportar açúcar e couros para Lisboa, trazendo de volta a Salvador materiais como o trigo e a farinha. Fez-se também acionista de alguns bancos e seguradoras de forma concomitante à sua entrada nos circuitos do grande capital. Sua família se fixou junto à igreja do Rosário, que daria depois o nome ao título de Visconde. Adquiriu progressivamente múltiplos prédios na vizinhança e alguns armazéns, além dos trapiches Primeiro, Segundo e Terceiro Gomes, e outros como União e Gaspar. Em1864, foi admitido como irmão da Santa Casa de Misericórdia de Salvador e, em 1866, fez-se comendador da Ordem da Rosa. Ao passo que, a essa altura, já havia reorganizado seus negócios, fundou a empresa Conde e Cia., que em 1875 passou a designar-se Conde Filho e Cia. A empresa teve como sócios o filho, Manuel José Conde Jr., que passou a gerir a empresa, e um genro. Em 1875, Manuel José do Conde foi feito Visconde do Rosário (Pinho, 2016).

Manuel José do Conde expressa bem um tipo de perfil que veremos entre esses grandes comerciantes: geralmente homens vindos de Portugal e que fizeram fortuna trabalhando no Brasil. Tal foi o caso de Joaquim Pereira Marinho, que era natural de Vila Cova de Lixa, em Portugal, e recebeu os títulos de Barão, Visconde e Conde Pereira Marinho. Foi um comerciante que enriqueceu por meio do tráfico de escravos e de outras atividades comerciais. Possuía diversos navios que mercavam com a Costa Africana desde 1839, e estima-se que tenha realizado 39 partidas para esse destino. Somente a embarcação Andorinha teria feito dez viagens, rendendo-lhe 47 mil libras esterlinas apenas pelo frete. Sua firma era uma das mais importantes casas de comércio, mercadorias e escravos. Sua riqueza resultou, em parte, da atividade de agiota: com cobrança de 2% ao mês, assinava crédito para outros comerciantes de charque. Também possuía embarcações para o transporte de mercadorias, além de distribuir letras de câmbio com sua assinatura que eram bastante disputadas. Ocupou posições

destacadas nos meios comerciais e foi apontado como o maior açambarcador baiano (Pinho, 2016).

Pereira Marinho foi muito influente na Associação Comercial da Bahia e foi fundador do Banco da Bahia, em 1857, além Diretor da Companhia Estrada de Ferro de Juazeiro. Para que se tenha ideia da dimensão de sua fortuna, na relação de bens do casal Pereira Marinho, constante em seu inventário, há 111 propriedades, inclusive um palacete, espalhadas pela Freguesia da Vitória (totalizando 689.464$800), e mais dezoito na Freguesia de São Pedro (totalizando 87.700$000), oito na Freguesia de Santana (31.000$000), treze na Freguesia da Sé (92.800$000), quatro na rua do Paço (23.500$000), seis no Santo Antônio (11.100$000), quatro na Freguesia de Brotas (1.600$000), oito na Freguesia da Penha (17.000$100), oito na Freguesia das Mercês (23.000$000), oito na Freguesia do Pilar (78.000$600), inclusive metade do Trapiche Querino, então avaliado em 35.000$000, quarenta e um imóveis na Freguesia da Conceição (498.000$100), um na Freguesia de São Pedro (500$000) e diversos outros em Aracaju, Nazaré e Tapera.[9]

Pereira Marinho era proprietário de muitos títulos e ações de empresas no Brasil e em Portugal, onde também possuía bens, além de títulos da dívida Espanhola. Com a proibição do tráfico de escravos, manteve a atividade de forma ilegal por algum tempo, e utilizava a carne seca adquirida no comércio com o sul para implementar transações na costa africana. Era dono de uma Companhia de Comércio, a Pereira Marinho e Cia., fundada em 1849, cujos investimentos se concentravam na cabotagem e no comércio exterior. Os destinos mais comuns de suas embarcações eram os portos do Rio Grande e de Montevidéu (Chaves, 2001). Com o fim do tráfico de escravos, manteve o comércio com os portos do sul e diversificou sua atuação, envolvendo-se em empréstimos a juros, na compra de inventários e execução de hipotecas, negócios com navios e imóveis urbanos. Consolidou-se como um dos grandes monopolistas do comércio de carne de charque na Bahia (Ximenes, 1999).

[9] APEB. Inventário do Conde Pereira Marinho, 1887.

Como agiota, Pereira Marinho estendia crédito a outros comerciantes, inclusive para a venda da carne salgada, tal qual fazia com Luiz Manoel da Rocha, outro português dono de dois armazéns, de uma loja de alimentos na Cidade Baixa, onde no andar de cima ficava sua residência de um total de 13 casas – algumas delas eram alugadas e outras comportavam mais lojas. Possuía ainda cavalos e 26 escravos, incluindo uma vendedora de rua. Trazia os produtos que vendia em dois barcos a vela, dos quais também era proprietário. E do mesmo jeito que ele, ao morrer, em 1853, deixou uma significativa dívida junto a Pereira Marinho, também era credor, pois emprestava dinheiro a juros, bem como vendia fiado.

A relação de Pereira Marinho com a região da Prata se dava a partir do comércio negreiro. Como o governo uruguaio tinha licença para importar "colonos negros", essa praça acabava sendo utilizada pelos traficantes para promover a entrada de escravos clandestinos no Brasil por meio da reexportação daqueles que entravam por Montevidéu, o que culminou com a aproximação entre esses traficantes e os negócios na região. Com o fim do tráfico negreiro, Pereira Marinho limitou suas atividades naquele país ao comercio de carne.

Exerceu ainda a função de vice-cônsul da Argentina no Brasil entre 1851 e 1865, condição que o beneficiou em suas atividades com o rio da Prata. Após o seu desligamento do consulado, indicou como sucessor seu próprio filho, Joaquim Elísio Pereira Marinho, que permaneceu na função até 1875 e acumulou o cargo de Encarregado do Consulado da Venezuela a partir do ano de 1869, mantendo sempre as atividades comerciais do pai na região (Chaves, 2001).

O comércio de charque com os portos do Rio Grande do Sul e da região platina consolidou um monopólio do grupo português na Bahia. Pereira Marinho teria disputado a liderança desse monopólio com Pedroso de Albuquerque, no entanto, outros grandes comerciantes portugueses, como Francisco José Godinho, também possuíam boa participação (Monteiro, 1982).

Antônio Pedroso de Albuquerque, apesar de nascido no Rio Grande do Sul, também recebeu títulos em Portugal de Visconde e Conde Pedroso de Albuquerque, além de Comendador da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa. Foi também agiota e um dos grandes traficantes de escravos de Salvador que soube diversificar seu capital após a proibição do tráfico, em 1850. Possuía 20 navios no período de 1824 a 1841, e após 1850 inaugurou a fábrica de tecidos Todos os Santos, em Valença, a maior do Império. Foi proprietário da Companhia de Vapores Bonfim e Santa Cruz e era um dos diretores da Companhia de Navegação Bahiana. Executou várias hipotecas de *plantations* no Recôncavo, tornando-se destacado proprietário de terras. Ainda, era dono de seis engenhos de açúcar em Itaparica, São Francisco do Conde e Santo Amaro, 39 imóveis urbanos, inclusive uma casa próxima ao Matadouro, e 560 escravos, conforme seu inventário de 1883. Seu escritório ficava na Cidade Baixa, em frente à baía, cuja área passou a ser denominada "Cais do Pedroso" (Pinho, 2016).

O Comendador José Godinho foi outro grande comerciante português que atuou na Bahia do século XIX. Morador do Pilar – região onde viviam os comerciantes com suas famílias, próxima à área comercial e à área portuária da capital baiana –, era um destacado provedor da Santa Casa de Misericórdia e membro da Associação Comercial da Bahia (ACB). Possuía mais de 40 casas na Bahia, sendo duas Casas Comerciais: uma em Salvador, a Godinho Paulo e Cia., que registrou um lucro, em seu inventário, de 287:884$621 réis, e outra em Santo Amaro. Também era dono de vários navios e transportava charque do Rio Grande do Sul e da região platina para Salvador (Monteiro, 1982).

Vê-se então que a acumulação primitiva endógena se deu devido ao dinamismo das trocas internas que cresceram paralelamente à agroexportação, inicialmente vinculada a essa atividade, visando à alimentação das áreas dedicadas a complementar o mercado internacional de produtos primários, como açúcar, café, algodão e outros. Em seguida, tendo adquirido parte das inversões desse primeiro momento, tornou-se relativamente autônoma, com dinâmicas próprias, e consolidou a ascensão social de "homens de negócios" que atuavam como intermediários entre

os centros produtores e o mercado consumidor, ou seja, consolidando a hegemonia do capital comercial, preservando suas características especulativas frente às outras formas de capital.

Parte desses comerciantes era formada por portugueses, ou filhos de portugueses, que enriqueceram após a chegada ao Brasil, tendo atuado muitas vezes no tráfico internacional de escravos, e que diversificaram seus investimentos para outros ramos comerciais, tendo sido atraídos pelas possibilidades de ganhos com a crescente demanda no setor de abastecimento. Isso prova que, mesmo após a independência, os portugueses não foram substituídos por nacionais, especializando-se na intermediação entre o grande comércio internacional e os centros produtores e consumidores internos. Tratava-se de um grupo pequeno de pessoas que passou a controlar e a dominar o mercado, atuando muitas vezes de forma consorciada, visando a obter condições favoráveis para si. Este segmento adquiriu projeção social, alcançou cargos em bancos e companhias e se tornou proprietário em diferentes ramos, associando-se a segmentos do capitalismo em sua forma mais moderna, como indústrias e bancos.

Outro importante vetor de investimentos foi a implantação da navegação a vapor, especialmente com a criação da Companhia Baiana de Navegação a Vapor, em 1859, que contribuiu para a dinamização do comércio local e externo, alterando as relações tradicionais de trabalho e de tempo, apesar de os comerciantes que residiam na Bahia continuarem a utilizar a embarcação movida a vela.

A navegação a vapor foi se organizando na Bahia ao longo do século XIX. D. João VI promulgou, a 3 de agosto de 1818, um decreto que incorporava uma Companhia de Navegação a vapor em portos e rios da Bahia – que no ano seguinte inaugurou o serviço de navegação a vapor. O Marquês de Barbacena trouxe da Inglaterra um maquinário e construiu no estaleiro da Preguiça um barco a vapor que realizou a sua primeira viagem a Cachoeira no dia 4 de outubro de 1819, tendo a bordo o governador, Conde da Palma, o próprio Marquês e seus sócios (Mesquita,1909).

O primeiro privilégio para a construção de uma linha regular de navegação foi concedido em 1836 a João Diogo Stuart. Em 1847, esse privilégio foi passado para a Diogo Astheley e Cia., assim, fundou-se a Companhia Bonfim, local encarregado da navegação interna da baía até o porto de Valença. Em 1852, por iniciativa de Antônio Pedroso de Albuquerque, foi fundada a companhia de Santa Cruz, com escritório na Rua do Campo Santo, tendo em vista a promoção da navegação costeira de Maceió, ao norte, até Caravelas, ao sul. Ambas as companhias foram incorporadas sob a denominação de Companhia Baiana de Navegação, em 1853, conservando esse nome até o ano de 1857 e trafegando com os vapores Santa Cruz e Coteguiba na linha externa e Rio Real, Activo, Itaparica e Lucy na linha interna (Mesquita,1909).

Em 1858, tomou o nome de *Steam Navigation Company*, tendo como presidente Gonçalves Martins, Barão de São Lourenço; como vice-presidente, John Watson; e como diretores, Patrick e Hugh Wilson. Transferida a uma companhia com sede em Londres, em 1862, passou a se chamar *Bahia Steam Navigation Company* e a utilizar navios a vapor em três roteiros.[10] Em 1873, a sede dessa companhia passou a funcionar na Bahia, e sua denominação passou a ser Companhia Bahiana, então sob a gerência de Antônio de Lacerda. Em 1880, mais uma vez, sua denominação foi alterada para Companhia Baiana de Navegação (Mesquita,1909).

Em 1891, foi comprada pelo Lloyd Brasileiro, passando a constituir uma das seções dessa empresa com a denominação Navegação Baiana, sob a gerência do Capitão de Fragata Augusto Cezar da Silva (Mesquita, 1909).

A Companhia Baiana de Navegação a vapor colocou a Bahia em contato com as províncias do Espírito Santo, Sergipe, Alagoas e Pernambuco. Também tornou mais ágeis as relações da capital com as cidades mais importantes do Recôncavo por meio do serviço costeiro e fluvial: as viagens da Companhia para Santo Amaro levavam a navegação para o centro de um extenso e fértil vale formado pelos

[10] BAHIA. Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa, 1871.

rios Camarogipe, Ipojuca, Subaé, Sergy e Sergy-mirim, onde se encontravam importantes engenhos de açúcar e empórios de comércio vindo de Alagoinhas, Purificação, Inhambupe e Feira de Santana. Com Cachoeira e Maragogipe, sobre o Paraguaçu, além das lavouras de açúcar e fumo, era feita a ligação com todo o sertão oeste e margens do rio São Francisco; com Nazaré, Valença e Caravelas, ao sul, havia as fábricas de tecidos de algodão em Valença e o grande potencial agrícola de Nazaré. As viagens costeiras somavam mais de 80 por ano, e as do Recôncavo, ou fluviais, mais de 600, chegando a gerar receita de 967:174$831 para o período de 1872-1873 (Ferreira, 1875).

A linha norte partia de Salvador, chegando aos portos de Aracaju, Penedo e Maceió, e realizava, em 1868, quatro viagens ao mês, partindo da capital baiana nos dias 6, 15, 21 e 30, para harmonizar com a chegada de paquetes nacionais e estrangeiros do norte e sul. Os portos da escala eram Estância, Espírito Santo, São Cristóvão, Aracaju, Penedo e Maceió; a linha sul fazia, desde 1853, uma viagem mensal para Camamu, Ilhéus, Canavieiras, Porto Seguro, São José, Colônia e Leopoldina. Devido à sobrecarga de mercadorias, foi proposta a divisão em três viagens com itinerários diferentes: a linha interna, ou do Recôncavo, que ia até Caravelas e se desdobrava em vários itinerários; Santo Amaro, uma linha quase exclusiva de passageiros; Cachoeira-Maragogipe, quase exclusivamente de carga, atendendo ao escoamento dos produtos vindos do sertão do oeste baiano, e Nazaré-Valença-Caravelas. À época, Nazaré era grande produtora de farinha, Valença, de tecidos, e Caravelas um local de produção de farinha, feijão e algodão.

Os vapores Paulo Afonso e Jiquitaia realizavam a navegação no rio São Francisco e eram aptos a navegar contra a correnteza na razão de oito a nove milhas, e rio abaixo na de 12 a 14. Os oito vapores de navegação costeira representaram um total de 3.080 toneladas, tripulados por 236 homens, com marcha média variável de 9 a 12 milhas. A linha fluvial possuía vapores de fundo de prato e de pequeno calado. (Biblioteca Pública da Bahia, 1869).

A Companhia recebia dos cofres públicos uma subvenção anual de 115:000$000 para a linha fluvial. Empregava cerca de 550 pessoas, distribuídas entre o escritório, as pontes, as agências, as oficinas de reparo, os depósitos, as lanchas e os vapores (Camara, 1911). No ano de 1868, os vapores da Companhia já somavam 20 unidades, assim como as alvarengas utilizadas na condução de carga e descarga. Entre as posses na capital baiana, havia ainda uma oficina, um picadeiro para reparo, um depósito para carvão e um armazém de materiais para construção e custeio. Em Cachoeira, Nazaré e Valença, pontes de embarque e desembarque; em Santo Amaro, um trapiche utilizado como estação terminal; em Aracaju e Penedo, dois grandes depósitos para cargas, e várias propriedades de valor relativo em diferentes portos. Em Jaraguá e Maceió, possuía um trapiche, uma estrada de ferro com 4,5 milhas de comprimento, que ligava a navegação das lagoas Norte e Manguaba com o porto de Jaraguá e a cidade de Maceió, duas locomotivas, dois carros para passageiros e um vapor para carga com seis alvarengas para rebocar.

Tem-se então que, em Salvador, os investimentos capitalistas se concentraram no setor de transporte, e no início do século XX, na estrutura urbana da cidade. Entretanto, o crescimento demográfico estava menos ligado a um desenvolvimento dinâmico e atrativo, pelo contrário: era a ausência de oportunidades que, proporcionalmente falando, afetava a *hinterland* rural, fazendo migrar seus habitantes para a capital. Aumentava a oposição de um setor urbano, que necessitava ser alimentado, e um setor rural, de que se demandava cada vez mais alimentos.

No outro extremo social, os trabalhadores escravizados, libertos ou livres se organizavam para realizar todo tipo de serviço, principalmente na área portuária, onde se destacavam carregando pessoas e mercadorias, agrupadas nos cantos de trabalho, donde se reuniam em locais demarcados. O canto era formado em uma esquina de rua, obedecendo a um chefe, denominado capitão, que tinha a tarefa de ajustar preços e trabalhos. Semanalmente, aos sábados, o capitão fazia o pagamento a cada ganhador, de acordo o ganho obtido.

Uma postura do ano de 1785 buscou ordenar os cantos, estabelecendo um capataz, a quem o obreiro deveria obediência – caso contrário, estariam sujeitos à prisão, à multa e à advertência, tanto o escravo quanto o seu senhor. Essa mesma postura estabelecia uma tabela de preços para os serviços oferecidos pelos ganhadores, com diárias que poderiam variar de 120 réis, sem refeição inclusa, em serviços de roça, a 320 reis para o transporte de cadeira. As mulheres ganhariam menos, cem réis para serviço de um dia (Reis, 2019).

A cultura dos cantos observada no século XIX revela que os capatazes foram substituídos pelos capitães, escolhidos pelos próprios pares, o que lhes conferia maior autonomia. Nos atracadouros se estabeleciam dezenas de cantos de trabalho, todos com esse mesmo perfil. Em 1836 foi publicada a regulamentação da lei que buscava reestabelecer a capatazia, com um capataz escolhido por um inspetor público. Além disso, os ganhadores deveriam ser matriculados junto às autoridades policiais sob pena de pagamento de multa, dentre outras providências restritivas à liberdade de organização. Essa lei não foi obedecida e logo foi superada, sendo oficialmente revogada em abril do ano seguinte.

Em novembro de 1850, foi decretado que os africanos fossem livres ou libertos, não mais poderiam remar em saveiros ou alvarengas usados nos serviços do porto, especificamente os que atracavam nos cais Dourado, do Comércio e da ponta do Consulado (Alfândega). Em junho de 1855 foi estabelecido tributo de 10 mil réis por escravo matriculado como marinheiro em embarcações de cabotagem. Em junho de 1857, diante da tentativa de retomar a matrícula obrigatória e estabelecer o uso de distintivo de identidade para os ganhadores, a região portuária de Salvador protagonizou o que provavelmente teria sido a primeira greve de trabalhadores urbanos no Brasil. Esse movimento paredista se deu entre escravos e libertos africanos, empregados como carregadores além dos limites do ancoradouro, já que a estiva, composta tanto por escravos como por trabalhadores livres, não seguia a mesma organização das demais tarefas (Reis, 2019).

Muitas alterações foram realizadas na organização do trabalho no porto. Na década de 1890, o negócio de intermediação de carga e descarga de mercadoria era exclusivamente exercido por uma única empresa, pertencente a Adão da Conceição Costa, homem rico, dono de propriedades urbanas e controlador de vários saveiros devidamente arqueados e licenciados na capitania do porto. Após a criação da União dos Operários Estivadores da Bahia, uma das primeiras organizações sindicais do Estado, deram-se violentos conflitos entre os comandados por Adão da Conceição e os sindicalizados (Cruz, 2009).

A tensão entre as velhas formas de organização de capital e a forma capitalista propriamente dita, que avançava mundialmente e que viria a caracterizar o capitalismo tardio, também pôde ser representada pela resistência dos trapicheiros ao processo de construção do porto moderno. No caso da região portuária soteropolitana, essa tensão permaneceu até o início do século XX, quando a construção do porto organizado, por meio de um contrato de concessão a uma empresa de capital francês, transformou a realidade do porto, mas, mesmo assim, não fez desaparecer imediatamente muitas das operações tradicionais.

A transição para o porto organizado

Em 13 de maio de 1913,[11] uma multidão eufórica se aglomerou no cais ao lado do paquete Pará, que se encontrava atracado no porto de Salvador, no dia inauguração do primeiro trecho do porto organizado. A primeira embarcação a aportar foi o paquete Ilhéus, da Companhia de Navegação Baiana, seguido do vapor francês Amial Ponta. No dia anterior já se encontrava no ancoradouro uma esquadrilha composta pelos barcos Tocantins, Borborema, Minas Gerais e Pará. Apesar da grande festa, o que estava sendo inaugurado era apenas o primeiro trecho da prometida obra correspondente ao Cais da Alfândega. Somente ao final de 1914 é que o porto ganharia novas instalações, com sete armazéns dos 14 estabelecidos em contrato, sendo que apenas seis

[11] *Correio da Bahia*. 13 de julho de 2013.

estavam em condições de funcionar, além de oito guindastes sobre trilhos e linhas ferras.

Na estrutura tradicional, a exploração das atividades portuárias ficava por conta dos trapicheiros, que lucravam não apenas com carregamento, descarregamento e armazenamento de mercadorias, mas também se relacionavam com outras atividades vinculadas, como transportes, distribuição e venda. A mão de obra utilizada nos cais de porto e nos trapiches era em grande parte dependente da escravaria, que foi sendo substituída por formas de organização de trabalho livre não capitalista à medida que o trabalho escravo foi sendo extinto.

A necessidade de modernização portuária em Salvador acompanhava a tendência de transformação dos principais portos do Brasil e estava em sintonia com o discurso modernizador que dominou a ideologia das últimas décadas do século XIX. O projeto pioneiro foi realizado em Santos, que, em 1892, inaugurou um trecho com 260 metros de extensão. Assim, o que era um modesto atracadouro tornou-se o primeiro porto organizado do Brasil. Como a pequena parcela de cais não dava conta do volume de carga, a Companhia Docas de Santos obteve a ampliação de Paquetá a Oiteirinhos, passando a deter 4.720 metros lineares de extensão, o que inviabilizava a manutenção dos antigos trapiches, bem como o possível surgimento de outra empresa portuária no mesmo espaço. Estabeleceu-se, então, um monopólio portuário, modelo que depois viria a ser seguido por outros grandes portos do país (Honorato, 2016).

A expressão "porto organizado" diz respeito a uma legislação nacional que só foi regulamentada por decreto do presidente Epitácio Pessoa, em 22 de setembro de 1922, referindo-se a uma administração unificada, com taxas uniformizadas quanto à sua espécie, incidência de denominação e terminais especializados, instalações modernas de cais, de molhes e obras congêneres, serviços de drenagem e outros necessários ao tráfego de navios. (Brasil,1922). Os portos organizados foram aparelhados para atender às necessidades de navegação,

movimentação de passageiros e guarda de mercadorias cujo tráfego se realizasse sob a administração do porto.

Do ponto de vista geográfico, o porto organizado era também concentrado. Sua atividade foi fixada em local específico e apartou o porto da vida da cidade. O que antes se chamava de porto e se confundia com a paisagem das feiras e mercados foi então separado por uma parede, e sua atividade ficou restrita ao espaço por trás do muro.

A inauguração do primeiro trecho do novo cais do porto de Salvador, em 1913, levou-o também à condição de porto organizado. Obras desse tipo só vieram a acontecer nas primeiras décadas da República, sintonizadas com transformações que operavam na segunda metade século XIX, e representavam a superação das estruturas coloniais, tais como: a extinção do tráfico internacional de escravos, Lei de Terras, intensas migrações internas, Guerra do Paraguai, movimento abolicionista, deslocamento do polo dinâmico da cafeicultura do Vale do Paraíba para o Oeste Paulista, a imigração europeia, a expansão do trabalho livre, a abolição jurídica da escravidão e a derrubada da monarquia com a implantação da República.

A construção de portos organizados foi precedida de adequações jurídicas ao uso das chamadas Terras de Marinha. O Decreto de 13 de Julho de 1820 definiu que a concessão em todos os portos, de qualquer porção de praia, passava pela competência da Repartição de Marinha, mais tarde denominada de Capitania dos Portos, que fora criada em função de conflitos de posse entre os súditos no Rio de Janeiro. Em Lei de 29 de agosto de 1828, sancionada pelo imperador dom Pedro I, definiu-se que as obras que tivessem por objeto promover a navegação dos rios, abrir canais ou construir estradas, pontes, calçadas ou aquedutos poderiam ser realizadas por empresas nacionais ou estrangeiras, estando associadas ou não (Honorato, 2016).

Nos orçamentos de 1831, foram colocados à disposição das Câmaras Municipais os terrenos de Marinha para logradouros públicos, podendo os presidentes de província aforá-los a particulares e ao Ministério da Fazenda, desde que estipulada a cobrança do foro.

No ano seguinte, o Tribunal do Tesouro Nacional definiu esse marco como sendo de 15 braças a contar do ponto em que as marés atingiam as maiores enchentes. Em 1832, o senador Nicolau Vergueiro editou a instrução de 14 de novembro para regular a posse de quem tinha esse tipo de terreno, considerando terreno de Marinha

> [...] todos os banhados pelas águas do mar ou dos rios navegáveis, vão até a distância de 15 braças craveiras para a parte da terra, contadas estas desde os pontos a que chega o preamar *médio* (Instrução de 14 de novembro de 1832).

Assim, a constituição de um direito de concessão portuária é precedida do surgimento, na instancia jurídica, do instituto de Terras de Marinha, ou seja, a faixa constituída de terra firme sobre a qual se pode desenvolver atividade produtiva (Honorato, 2016).

Em circular de 20 de agosto de 1835, o Ministério da Fazenda buscou regulamentar a cobrança do foro em Terras de Marinha não apenas aos estabelecimentos de trapiches, armazéns e outros semelhantes, passando a incluir as fazendas, sítios e chácaras que se encontravam no litoral.[12] Dois anos depois, essa posição foi revista, isentando os que já detinham títulos de posse anteriormente ao legislado.

Constantes conflitos entre poder central e poderes locais levaram a uma definição do papel das Câmaras Municipais, da Capitania dos Portos e do Ministério da Fazenda. Em 1862, só seriam autorizados aterros sobre o mar pelo Ministério da Fazenda após a anuência da respectiva Câmara Municipal e da Capitania dos Portos.

O Decreto nº 4.105 de 1868 buscou regulamentar os terrenos de Marinha, reservas de rios e terrenos acrescidos natural ou artificialmente (aterros), subordinando toda concessão de títulos à Capitania dos Portos e ao Ministério da Fazenda, exigindo inclusive que se apresentassem as plantas e demais documentos para as posses já existentes. A medida visava proteger a navegação e o bom estado dos portos e estabelecimentos navais, bem como a defesa e integridade

[12] Circular do Ministério da Fazenda de 20 de agosto de 1835.

do Império. A prioridade das concessões foi consagrada a "trapiches, armazéns e outros semelhantes, dependentes de franco embarque e desembarque".[13]

Segundo Honorato (2016), a garantia de preferência de Terras de Marinha para os donos de trapiche e armazéns se baseava no entendimento do porto como um conjunto dessas unidades e pontes, com características que foram mantidas desde a colônia, salvo alguns melhoramentos e obras. Esse direito concedido aos trapicheiros foi anulado para a instalação do porto de Santos, bem como a excepcionalidade dada para a Câmara do Rio de Janeiro de aforar terrenos de Marinha, o que gerou protestos, culminando em um recuo da União com a ampliação desse mesmo direito a todas as Câmaras Municipais no ano de 1887. Ainda assim, em diversos conflitos judiciais, permaneceu o projeto centralizador.

A construção do porto de Salvador não ocorreu de forma tranquila, tendo sido retardada em função da resistência dos trapicheiros, que detinham a hegemonia do controle de exploração das atividades portuárias e por isso conseguiram evitar inúmeras tentativas de levar adiante projetos de renovação. Acontece, porém, que os trapiches apresentavam problemas de armazenagem e estocagem e não controlavam roubo de mercadorias, além de praticarem adulterações do sistema de pesos e medidas. Outro fator que exigia a reforma era o limite de profundidade de no máximo oito metros, o que impedia a atracação de embarcações maiores, tornando as ações de carga e descarga dependentes da atuação das alvarengas.

Essa realidade foi sendo alterada à medida que a penetração dos capitais estrangeiros no Brasil foi se multiplicando: na segunda metade do XIX, os investimentos britânicos saltaram de 7,3 milhões de libras esterlinas para 24,4 milhões entre 1865-1885 (Bethell, 2012). Quase 80% desses recursos foram direcionados ao desenvolvimento da rede ferroviária. Já na primeira década do século XX, os investimentos estrangeiros passaram a se concentrar em portos como os da Bahia, do

[13] Decreto 4.105 de 1868.

Rio de Janeiro, do Pará, de Pernambuco, da Paraíba e do Amazonas (Castro, 1979). A questão dos transportes era um desafio a ser vencido juntamente com as iniciativas de reforma urbana, que iria consolidar a entrada do capitalismo. Uma nova dinâmica se impunha a partir de novas demandas.

No período imperial, a ligação férrea entre o porto soteropolitano e o rio São Francisco representou importante conquista para o comércio e as finanças da província da Bahia. Era a oportunidade de ampliação da hinterlândia do porto para além das imediações de Juazeiro, interligando por meio da navegação a vapor a Bahia e seus Estados vizinhos. Do cais, três quilômetros de trilhos ligavam o porto à estação da Calçada. Somente em 1896, a construção da ferrovia alcançou sua estação final, totalizando 575,4 quilômetros, favorecendo o trânsito de mercadorias como algodão, farinha de mandioca, mamona, couros, peles etc. para o sertão e, do nordeste do Estado, açúcar, cana, álcool e aguardente (Cunha, 2016).

Outra importante rota foi aberta pela *Central Bahia Railway* ligando o porto da capital ao porto fluvial de Cachoeira e São Félix, unidos por uma ponte ferroviária sobre o rio Paraguaçu, além da cidade de Feira de Santana e da Chapada Diamantina, completando 316 quilômetros de linhas e ramais. Por essa rota, circulavam fumo, sal, manufaturas, farinha de trigo, charque, bacalhau, bebidas, diamantes, carbonatos, cereais, gado, couro, peles, madeiras etc. (Cunha, 2016).

No sentido sul-sudoeste, o porto de Salvador se articulava por meio da Estrada de Ferro de Nazaré, que ligava Nazaré a Santo Antônio de Jesus, com ramal em Amargosa, seguindo o vale do rio Jiquiriçá até Jaguaquara e Jequié. O objetivo era transportar café, fumo e cacau dessas regiões. Outra artéria considerada menor era a que ligava até o porto fluvial de Santo Amaro, de onde as embarcações seguiam até a capital, beneficiando os produtores de cana-de-açúcar (Cunha, 2016).

Portanto, a modernização portuária fazia parte da edificação de um projeto de consolidação de uma rede que ligaria os grandes pontos de comércio à rota de exportação e importação por meio de investimentos

de capitais. Junto a isso, a promoção de melhoramentos no porto de Salvador visava qualificar a fiscalização e arrecadação da Alfândega, bem como melhorar os serviços atrelados ao comércio marítimo.

Mas as ideias de transformação do porto são anteriores. Coube a dom Marcos de Noronha, oitavo Conde dos Arcos e presidente da província da Bahia, o projeto pioneiro de modernização do porto de Salvador, elaborado ainda em 1816. Tratava-se da abertura de um canal no istmo de Itapagipe, ligando Jequitaia e Papagaio ao Porto dos Mastros, onde seriam abrigadas embarcações de cabotagem, desafogando assim o trânsito para os barcos de maior calado. Essas obras foram paralisadas durante as lutas de independência e retomadas em 1845 pelo então presidente da província, o general e engenheiro militar Francisco José de Sousa Andréa, até serem definitivamente abandonadas dois anos depois.

Segundo Rosado (1983), na segunda metade do XIX, o Estado era carente de um mecanismo de regulação econômica que permitisse resolver a contradição entre social e privado em sua dimensão espacial. Com isso, deu lugar a manifestações concretas de conflito de interesses, levando a choques e fracionamento da burguesia local, o que acarretou o fracasso de todos os projetos de transformação do espaço portuário. Pode-se afirmar que, além de condicionada à atuação da bancada política da Bahia, as negociações para a aprovação dos projetos de modernização do porto enfrentavam a forte burocracia do Império. Apesar de os peticionários serem integrantes da ACB, instituição a quem deveria interessar particularmente as melhorias do porto, esta nunca defendeu entusiasticamente a realização das obras devido a divergências e resistência em relação a interesses tradicionais.

Em 1854, o comerciante João Gonçalves Ferreira propôs ao governo a ampliação do bairro da Praia através de aterros: o primeiro, diante do trecho compreendido entre a Alfândega e a praça do Comércio, chegando até o Forte de São Marcelo; o outro, paralelo ao litoral da Alfândega até Água de Meninos. O autor do projeto, o engenheiro André Przewdowsky, propôs, para o primeiro trecho, um grande

aterro e uma série de canais paralela à linha do cais primitivo, o que aumentava a área de atracação na qual seriam abrigadas as embarcações. Interligados através de pontes, nas áreas aterradas seriam construídos quarteirões de casas e praças à beira-mar, além de um novo edifício destinado à alfândega e ao Consulado, nas proximidades do forte. O projeto distinguia as áreas de atracação das pequenas embarcações, além de propor, no segundo trecho, a construção de novos quarteirões regulares de casas, transformando, curiosamente, a área residual entre o antigo perfil do litoral e o novo conjunto em praças. No entanto, mesmo considerado visionário, o projeto não foi autorizado pelo governo imperial (Almeida, 2014).

Em 1856, concluiu-se o novo Cais das Amarras. No mesmo ano, os engenheiros civis Henry Saw e John Blunt elaboraram um plano geral para um dique mecânico para a área de Água de Meninos. Em 1857, André Przewdowsky, por solicitação do comerciante Joaquim Pereira Marinho, elaborou um projeto para alargar a Cidade Baixa, propondo um significativo aterro no sentido sul entre o Arsenal da Marinha e o Unhão, alinhado com a Alfândega e estruturado em quarteirões de casas, interrompidos por uma área de atracação (Almeida, 2014). A construção da Alfândega Nova foi acompanhada pela construção do cais do Pedroso, um prolongamento do cais das Amarras que estendeu a faixa aterrada da praia até a rua Miguel Calmon (Azevedo, 1985).

Em 1866, a firma Wilson Het e Cia. pediu licença para construir uma doca. Em 1869, os importantes negociantes Antônio Francisco de Lacerda, Pedro Pereira Monteiro, Francisco Sampaio Viana e Joaquim de Castro Guimarães reivindicaram o direito de construir docas e armazéns no porto (Almeida, 2014).

O Decreto nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, que regulamentou a construção de docas e armazéns, foi a primeira medida legal que estimulou os investimentos de capitais nos portos brasileiros. Seu artigo primeiro definiu que o governo ficava autorizado a contratar a construção de docas e armazéns de carga, descarga, guarda e conservação e mercadorias de importação e exportação nos portos do Império.

Sobre a participação do capital estrangeiro, ficavam as empresas obrigadas a ter representantes nas localidades em que tivessem seus estabelecimentos (Honorato, 2016). Nesse período, foram apresentadas propostas para construção de docas e outras obras nos portos da Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Recife, Paraíba, Fortaleza e Belém. Porém, somente o Rio de Janeiro foi atendido (Rosado, 2016).

Em Salvador, destacou-se o projeto apresentado pelos irmãos Francisco Ignácio e Manuel Jesuíno Ferreira, que, em 1871, retomaram e ampliaram o projeto do pai, João Gonçalves Ferreira. Consistia em reivindicar a preferência na construção de docas e armazéns entre o Cais das Amarras e a altura do forte de São Marcelo e alargamento do trecho entre a praça do Comércio e a estação ferroviária da Jequitaia. Na primeira etapa, se daria a construção da doca entre o Cais Novo e os Coqueiros, próximo a Água de Meninos, assim como uma parte que avançava sobre o mar diante desse trecho; posteriormente, a continuação do cais para a construção da segunda doca, no sentido da Jequitaia; e, para o futuro, uma ampliação até a calçada, com a edificação de vários quarteirões (Almeida, 2014). Essa obra deveria ser concluída em cinco anos, por meio de concessão, por espaço de 90 anos, com incorporação de uma companhia com capital de 8.000:000$00.[14]

Em 1872, uma companhia sediada em Londres, a *Bahia Docks Company Limited*, assumiu o projeto, com capital de 900.000 libras esterlinas, compondo uma diretoria que tinha à frente o Visconde de Mauá. A *Bahia Docks Company* reformulou totalmente o plano sob o traço de Charles Neate, engenheiro que trabalhou na construção de outros portos como os do Rio de Janeiro, de Natal, João Pessoa e Recife. A nova proposta previa a construção de uma grande doca entre Água de Meninos e o Pilar, com 158 mil metros quadrados e 2.400 metros lineares de cais, limitando-se com o mar através de um píer para transatlânticos, com dois diques interiores aparelhados para consertos e reparos de embarcações, além de duas outras docas, servindo uma delas ao público e para abrigo

[14] Jornal de Notícias – Notícia histórica a respeito das obras do porto da Bahia. *Revista do IGHB*, v. XVIII, 1913.

de saveiros e barcos de pequeno porte. O projeto apresentava ainda uma área de expansão do porto, no trecho situado entre Água de Meninos e o forte da Jiquitaia, com a construção de uma segunda doca, interligada à primeira, e uma considerável área de aterros para novas construções. A companhia acabou dissolvida em 1879 sem que nada tenha realizado no porto soteropolitano, e a concessão foi declarada caduca em 1887 (Rosado, 2016).

Ao final do século XIX, o Brasil se beneficiou da política de valorização cambial iniciada pelo governo do presidente Campos Salles e posteriormente mantida por Rodrigues Alves. O crescimento das receitas oriundas das exportações de café e da borracha garantiam saldos positivos na balança comercial, e o volume das empresas estrangeiras no Brasil entre 1903 e 1913 atingiu 190 milhões de dólares, sendo que 61,7% desses recursos foram direcionados aos serviços básicos e 15% representou investimentos em portos (Rosado, 2016).

Assim, em 3 de janeiro de 1891, um novo projeto foi deferido por meio do Decreto nº 1.233, que concedeu a Frederico Merei e Augusto Candido Harache direitos para a construção e exploração das docas do porto da Bahia. A solene inauguração das obras ocorreu na sede da ACB, e a colocação do marco inicial dos trabalhos da Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia, localizado no cais das amarras, deu-se em agosto daquele ano. As cláusulas do Decreto nº 1.233 tinham como objeto a construção de dois grandes molhes, formando uma bacia marítima abrigada; cais em todo perímetro interior da referida bacia, o que permitiria a atracação de maiores paquetes transoceânico; docas para vistoria, limpeza e reparação de navios; armazéns e alpendres para mercadorias; instalação dos aparelhos hidráulicos para guindagem de cargas; formação de terraplenos; colocação de faróis e boias; e assentamentos de linhas férreas para vagões e para guindastes hidráulicos rolantes.

Foi fixado o capital de 23 mil contos de réis para a realização das obras, podendo ser aumentado caso a necessidade fosse comprovada pelos concessionários. Pelo acordado, os concessionários poderiam explorar o porto durante 60 anos a partir da conclusão das obras, e após

esse período, terrenos, benfeitorias e todos os equipamentos seriam revertidos ao Estado, sem que houvesse qualquer tipo de indenização (Rosado, 1983). Ficou definido o prazo de 18 meses para a apresentação do plano definitivo de execução, e mais 18 meses para início das obras, que deveriam ser concluídas em oito anos. (Revista do IGHB, 1913).

Em fevereiro de 1893, a Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia passou a denominar-se Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil, um ano depois da aprovação do orçamento, que foi fixado em 23:599.374$000 (Revista do IGHB, 1913). As obras não aconteceram de fato, e o contrato foi então renovado de acordo com o Decreto Federal nº 3.569, de 23 de janeiro de 1900 (Brasil,1900). Até então, nada se tinha feito, porque os Ministérios da Marinha e da Guerra não aprovaram o traçado do quebra-mar, que, partindo do Arsenal da Marinha, passava pelo forte do Mar. Sem essa obra não se poderia iniciar o cais. Foi o ministro da Aviação e Obras Públicas, o baiano Severino Vieira, que interferiu para alterar o contrato, estabelecendo prazo de um ano para o início das obras e de oito para a conclusão. Apesar disso, persistiu a negativa por parte dos ministérios militares (Azevedo, 1985). O ajuste das cláusulas contratuais e de uso e gozo dos serviços se estendeu para 90 anos. Mas isso não impediu novos atrasos, renovações de condições de contrato e outras manobras protelatórias. Até o início das obras, em 1906, ocorreram quatro prorrogações, e em 1904 o contrato foi renovado com alterações nos estatutos, planos e orçamentos aprovados (Rosado, 2016).

De acordo o Memorial apresentado pelo deputado Pires de Carvalho ao presidente da República, no ano de 1916, a concessão de 1871 caducara, e, depois de transferida para particulares, responsáveis pela Companhia Docas do Porto da Bahia, se estabeleceu uma relação nociva e desleal baseada na especulação da bolsa de valores, já que até o ano de 1905 o governo foi ludibriado, sem qualquer execução do que fora estabelecido em contrato, estabelecendo sucessivas prorrogações de prazo para início das obras (O Commercio do Estado da Bahia, 1916).

Os transtornos provocados pela falta de infraestrutura da zona portuária e o atraso das obras, para além dos prejuízos econômicos, eram agravados pelas preocupações com as condições higiênicas do local e a possibilidade de epidemias. Em 1903, o Conselho Sanitário da Bahia solicitou ao governador que requeresse do Governo Federal a execução de medidas de caráter profilático no porto de Salvador para desinfecção e extinção de ratos, com métodos empregados nos portos da Europa, solicitando ainda à Intendência Municipal que adotasse os mesmos cuidados nos cais, trapiches, edifícios públicos e particulares da área[15] (Mensagem, 1903). Em relatório de 1904, a ACB também cobrava a realização das obras:

> O Exmo. Sr. Ministro da Viação se tem devotado ao estado de tão valioso melhoramento, cuja significação repercutirá, por certo, na ordem econômica de todo paiz, e particularmente nas relações internacionais […]
>
> Já era sem tempo de acabar com lenda do Porto da Bahia, ainda que não é uma realidade, devido o grande desleixo e inqualificável imprevidência, igualmente imputáveis aos governos, tanto do antigo, como do novo regimen […] tão grandiosa obra será o inicio real da nossa prosperidade (Relatório apresentado pela ACB, 1904).

No ano de 1905, o comendador Augusto José Ferreira, ex-diretor do banco Mauá, em Montevidéu, e fundador da Companhia Docas da Bahia S.A., ampliou o financiamento estrangeiro para a realização das obras (Azevedo, 1985) graças à sua influência junto ao banqueiro Marcel Bouilloux Lafond (Album Cia Docas da Bahia, 1958). Em 6 de junho, por intervenção do ministro da Justiça, Joaquim José Seabra, junto ao presidente Rodrigues Alves, o Decreto nº 5.550 alterou mais uma vez o prazo de uso e gozo dos serviços pela Companhia Cessionária para o ano de 1972. Com isso, a companhia se comprometia a iniciar as obras dentro de 18 meses contados da data da aprovação do material necessário aos serviços.

[15] MENSAGEM apresentada a Assembleia Legislativa da Bahia na abertura da 1ª Sessão Ordinária da 7a Legislatura pelo Dr. Severino Vieira, Governador da Bahia.

Por esse instrumento legal foram contratado os serviços de construção no litoral de um cais destinado à cabotagem com 2,20 metros d'água, nascendo da Alfândega, ao antigo cais, e avançando sobre o mar por uma extensão de 195 metros; um cais de 8 metros, nascendo da extremidade do primeiro e com ele formando um ângulo de 90º e orientação norte com extensão de 728 metros, onde sofre uma deflexão de 140º, seguindo com a mesma profundidade por mais 722 metros; cais de 10 metros, em continuação ao segundo, com 830 metros de extensão e, a partir daí, o cais do saneamento, com 1.525 metros de extensão, até as proximidades da ponte da Estrada de Ferro Bahia – São Francisco, na Jequitaia; construção de dois quebra-mares – o primeiro, denominado quebra-mar exterior, em oposição aos ventos sudeste e sudoeste, com 920 metros, partindo do litoral em linha reta por 483 metros, e a partir desse ponto seguindo alinhamento curvo de raio de 730 metros e desenvolvimento de 437 metros, e o segundo, denominado quebra-mar interior, retilíneo, com 1.110 metros, em oposição aos ventos oeste. Juntamente com o cais do litoral, formariam uma bacia abrigada de 127 hectares destinados ao canal de acesso e à área de flutuação; a área conquistada ao mar seria de 80 hectares, onde se instalariam 14 armazéns (na planta apresentada constam 15 armazéns), com área de 30 mil metros quadrados. Seriam em estrutura metálica, com paredes de blocos de concreto e cal hidráulica de Tell. Nesses armazéns, a movimentação das cargas se realizaria sobre linhas Decauville e transportadores elétricos de duas toneladas. Diante deles, se construiria uma rua larga de 16 metros com linhas férreas de tráfego e guindastes elétricos de três toneladas. Os cais de atracação teriam *bollards* e arganéus, escadas de marinheiro a cada 50 metros e quatro escadas de cantaria. O canal de acesso seria balizado com boias luminosas e faróis situados nos quebra-mares (Brasil, 1905).

Diz o referido contrato, em sua cláusula V, parágrafo segundo, que:

> Incorrerá a Companhia na multa de 10:000$000 por mez até 6 mezes de demora da terminação das obras de que trata a presente cláusula. Findo este prazo de 6 mezes,

> o governo marcará o prazo para a conclusão das obras (O Commercio do Estado da Bahia, 1916).

Apesar do anúncio do governador de que o melhoramento reclamado caminhara para a sua solução definitiva,[16] somente no dia 12 de novembro de 1906 foram reinaugurados os trabalhos do início das obras de construção do porto. Presentes estavam o governador do Estado, José Marcelino de Souza; o ministro de Aviação e Obras Públicas, Miguel Calmon de Pin e Almeida; o presidente da Companhia Cessionária José Antônio Magalhães Castro; os engenheiros Ewbanck da Câmara; Pierre Renard e René Chauvin, representantes do banco francês Ettiene Muller e Cia., além de empreiteiros gerais da obra (Rosado, 2016).

O atraso das obras alterou o tom dos antes empolgados apoiadores. O *Diário da Bahia* publicou em seu editorial:

> [...] a muito custo, em 1906, foi inaugurada, melhor diremos, foram postas no fundo da nossa Bahia as primeiras pedras assignaladoras das futuras construções das muralhas das já hoje famosas docas do nosso mal fadado porto. (Diário da Bahia, 30 jul. 1908).

As críticas se estendiam para a estrada de ferro, que só chegou até a Calçada, revelando limitações na remodelação do bairro Comercial com a abertura das vias. Os opositores acusavam o governo de dobrar-se a todas as solicitações da cessionária. Uma verdadeira sucessão de problemas políticos e burocráticos impedia a realização das obras no ritmo desejado. Mesmo assim, a construção do porto organizado foi o único grande projeto de infraestrutura projetado que teve continuidade na Bahia, apesar de não ser totalmente concluído até 1930.

Segundo Cunha (2016), a continuidade das obras do porto se deu devido ao interesse e às boas relações que os rivais da política baiana mantinham com o capital francês. Miguel Calmon Du Pin, ministro da Viação e Obras Públicas durante o governo do presidente Afonso

[16] Mensagem à Assembleia Geral Legislativa da Bahia, 1905.

Pena (1904-1908), estabeleceu os primeiros contatos que garantiram aos franceses a concessão para explorar o porto, bem como o contrato de modernização de seus equipamentos e serviços. Já com Joaquim José Seabra, que assumiu o Ministério da Viação e Obras Públicas no governo Hermes da Fonseca, os franceses consolidaram suas posições no porto de Salvador e assumiram as ferrovias federais na Bahia.

Seabra obteve ainda, em 1911, um crédito de 2.695,935$000, sob responsabilidade do presidente da República, uma vez que o Tribunal de Contas havia lhe negado registro para a remodelação do Bairro Comercial, considerada essencial para a construção do cais e estabelecimento da comunicação entre o porto e a parte alta da cidade (Azevedo, 1985).

Os cessionários da *Societé de Construcion du port da Bahia* realizaram empréstimo de 75 milhões de francos junto ao banco francês Etienne e Muller & Comp, cedendo a esta firma a empreitada das obras, que incluíam a construção dos edifícios dos Correios e do Mercado Modelo, além da reforma do bairro do comércio. No entanto, o banco retornou esses compromissos contratuais para a Companhia Cessionária docas da Bahia em 1907 (Cunha, 2016).

O Decreto Federal nº 6.412, de 14 de março de 1907, estabeleceu a taxa de 2% ouro sobre o valor das importações para as alfândegas do Pará, de Pernambuco e da Bahia com o objetivo de gerar recursos para pagar as despesas com os serviços das obras dos portos de cada um desses locais (Inspetoria Federal de Portos, 1926).

O quantitativo das obras foi reduzido, mas o cálculo do orçamento total chegou a 41.230:115$223, quase o dobro dos 23.000:000$000 aprovados 15 anos antes. (Rosado, 2016). Mas isso não impediu que mais tarde houvesse críticas à cobrança da taxa, considerada por muitos uma extorsão, cujas condições e fins eram questionados, uma vez que as obras mal tinham sido iniciadas.[17]

Entre 1907 e 1913, ano de inauguração do primeiro trecho do cais, foram emitidos diversos decretos que prorrogaram a execução das

[17] *Diário da Bahia*, 12 jul. 1909.

obras, inovaram contratos e alteraram o capital da companhia, o que gerou insatisfações e denúncias por meio da imprensa e da ACB.

Em 23 de janeiro de 1908, aprovaram-se novos *perfis-typo* para execução dos morros de cais; em 1909, fixou-se o capital da companhia a ser empregado nas obras em 26.295:101$128 ouro, modificando as cláusulas de 1905 e 1907; em 1910, houve alterações para o cais de saneamento e integrou-se o plano de melhoramento do porto ao terreno na Jiquitaia, por onde passava a linha férrea; em 1911, modificou-se o aproveitamento da antiga doca do extinto Arsenal da Marinha, visando à construção do Mercado Modelo e aprovaram-se modificações no plano geral das obras e as plantas de melhoramentos da Cidade Baixa, compreendendo a região entre o Mercado do Ouro e Jiquitaia (Rosado, 2016).

A planta de remodelação do Comércio foi aprovada pelo Decreto nº 8.750, de 29 de maio de 1911, declarando de utilidade pública os prédios e terrenos nela assinalados. Uma comissão foi formada pelos intendentes de Salvador, Antônio Carneiro da Rocha, Bernardo Martins Catarino, José Alves Ferreira, Antônio Soveral e pelo coronel Francisco Amado da Silva Bahia para auxiliar o engenheiro-chefe das obras do porto nas desapropriações e demolições, que enfrentavam forte oposição dos proprietários locais (Azevedo, 1985).

Em julho de 1911 foi inaugurado o primeiro trecho do Cais da Alfandega, no entanto, os questionamentos acerca da condução das obras do porto tinham se tornado constantes. O jornal *Diário de Notícias* denunciou, em 1º de agosto de 1912, a imprudência dos engenheiros ao ordenar o assentamento de blocos que somavam 100 toneladas de peso mesmo em mar agitado, o que teria acarretado mortos e feridos.[18] A matéria não especificou a quantidade de vítimas, diferentemente de outro acidente noticiado em dezembro de 1913, meses após a inauguração da primeira etapa do porto, quando uma explosão de dinamite no quebra-mar de São Joaquim produziu uma vítima fatal.[19] Sobre a qualidade das obras, o periódico publicou, em 1909, que nada valiam como trabalho

[18] Diário de Notícias, 01/08/1912.

[19] Diário de Notícias, 19/12/1913.

de engenharia nem como arte, pois não tinham segurança. Não valeriam sequer a terça parte dos investimentos anunciados, em total desacordo com as condições de contrato.[20]

A aliança entre Seabra, eleito governador em janeiro de 1912, após o episódio do bombardeio à capital baiana, e o intendente municipal Júlio Brandão criou condições políticas mais favoráveis ao avanço das obras de melhoramento do porto. O próprio governador anunciou a abertura de uma avenida que ligaria a praça do Ouro até Itapagipe, a atual avenida Frederico Pontes. O saldo negativo estava no atraso das obras de esgoto, que deveriam anteceder os aterros.[21]

Em novembro daquele ano, atracou no porto o navio norueguês Saturnos, considerado de grande porte, com 200 pés de comprimento e 6 metros de calado, fato que foi muito festejado pela imprensa.[22] Em seguida, houve a inauguração da avenida Jiquitaia.

No dia 12 de maio de 1913 foi passada ao intendente municipal a chave do prédio do Mercado Modelo, ainda inacabado. Tratava-se de um edifício retangular, medindo 40 por 60 metros, envolvido por marquises – provavelmente o primeiro edifício inteiramente metálico construído na Bahia (Azevedo, 1985).

Em 13 de maio de 1913 foi oficialmente inaugurada a conclusão da primeira etapa das obras do Cais. Estiveram presentes em ato solene o governador, José Joaquim Seabra, o presidente da Companhia Cessionária, Augusto José Ferreira, o chefe de fiscalização das obras do porto, Manoel Tapajós, o engenheiro diretor das obras, Frederico Pontes, o engenheiro-chefe e diretor da Société de Construction du port de Bahia e o general Sotero de Menezes (o mesmo que comandara o bombardeio da capital baiana no ano anterior). Solenidades de uma grande festa regada a sanduíches, doces e cerveja. O segundo armazém

[20] Diário da Bahia. 12/07/1909.

[21] Diário da Bahia. 14/03/1912.

[22] Diário de Notícias, 09/11/1912.

foi transformado em salão, com músicas e aclamações surgidas de todos os lados (Inspetoria Federal de Portos, 1926).[23]

Apesar da festa, foram inaugurados apenas 360 metros de cais de 8 metros d'água com três armazéns para mercadorias, sendo que apenas dois pareciam funcionar, além do calçamento da faixa de cais na extensão acima e nas ruas laterais por trás dos armazéns. Faltavam linhas férreas, guindastes, ligação entre o porto inaugurado e o bairro Comercial.[24] Porém, mesmo descumprindo as cláusulas do decreto de 1907, que previa a entrega total das obras em 1913, a companhia cessionária deu início à administração uniformizada quanto às taxas para carga e descarga de capatazia, incidência e denominação de terminais especializados e exploração comercial do porto, mesmo as operações sendo feitas fora da área do cais, apelando-se para as velhas estruturas ainda existentes. A ACB passou então a reivindicar a isenção da cobrança, alegando que a companhia cobrava por serviços que não realizava.[25] A multa prevista em 1905 não foi aplicada, e uma nova extensão para conclusão foi estabelecida para o ano de 1915, o que também não se cumpriria (O Commercio do Estado da Bahia, 1916).

Em processo que reivindicava a rescisão do contrato com a companhia cessionária, o advogado Thomaz Guerreiro de Castro lembrou que, no Rio de Janeiro, as taxas de carga, descarga, armazenagens e capatazias só eram pagas por serviços efetivamente realizados, e as mercadorias descarregadas em água, destinadas a qualquer ponto da baía, não estavam obrigadas a transitar pelo cais. No entanto, o que se observava na Bahia eram a obrigatoriedade e a cobrança das taxas, apesar da insuficiência da companhia em atender aos serviços. Acontece que 80% das embarcações não conseguiam atracar por deficiência do cais e pela morosidade dos serviços, ficando então as operações de carga e descarga realizadas em pleno ancoradouro ou no meio da baía, o com auxílio de alvarengas. Logo, estavam pagando por serviços não

[23] Diário de Notícias, 14 maio 1913.

[24] Relatório da ACB, 1913.

[25] Relatório da ACB, 1913.

realizados. Sequer o carvão de pedra estrangeiro, bem como as mercadorias nacionais, gozava de quaisquer isenções. Com tudo isso, o porto da Bahia se tornou mais oneroso ao comércio, à navegação e à indústria que demais portos nacionais.[26]

Em relatório apresentado pelo engenheiro-chefe da Fiscalização das Obras do porto da Bahia, Manoel Tapajós, para a Inspetoria Federal dos Portos, Rios e Canais, em atenção ao solicitado pelo consulado norte-americano, o porto de Salvador foi descrito como: situado a 13º de latitude Sul, 38º30' de longitude W, margem oriental da Bahia de Todos os Santos. Ao fundo, uma areia fina, com estreita decantação de lodo, que espessa para a margem; 4% de cascalho e argila; a rocha de formação coralina, em geral, acusa raramente a granítica em afloramentos escassos para o norte. As correntes marinhas são perturbadas pelas cheias dos rios Paraguassú, Sergi e Jaguaripe, mas sem maiores consequências, mantido o volume principalmente pela amplitude da barra do porto. Os ventos predominantes sopram de leste, e os de maior violência ao sul. O fundo da baía não apresentava alteração significativa, o que ratificava a reduzida velocidade das correntes – o suficiente, no entanto, para alterar as sedimentações. Da barra ao ancoradouro desenvolveram-se aproximadamente três milhas, que poderiam ser percorridas por dois canais, separadas pelo banco de pedras denominadas *panellas*. O oriental oferecia flutuação segura para até 8 metros, e o ocidental, para 14 metros sob baixa-mar. A maior amplitude das marés era de 2,97 metros, o que faz deslocar a curva da maré para 0,27 m (Docas do Porto da Bahia, 1918).

As docas do porto da Bahia constituíam uma bacia única, formada pelos cais que brotam no litoral da cidade e pelos dois quebra-mares situados a sul e a oeste, respectivamente. O primeiro é enraizado em terra, limitando-lhe o desdobramento, que avança para o norte, e o outro defronta os cais no afastamento médio de 600 metros. A grande bacia mede 127 hectares, distribuída em três outras que a compõem.

[26] Consulta à exposição pelo advogado Thomaz Guerreiro de Castro, 18 de julho de 1913

Possui 6,5 m de calado, com margens guarnecidas por um cais que protege o terreno do antigo Arsenal da Marinha, que passou a abrigar a Escola de Aprendizes Marinheiros e a Capitania do Porto. O alinhamento desse cais nasce do sítio que enraíza o quebra-mar sul e se desenvolve para o norte até encontrar o cais de cabotagem, de 2,20 m de águas, nas vizinhanças da Alfândega, com ângulo de 90º avançando 195 m para o mar, rumo à costa, abrindo em sua muralha a entrada para a doca do Mercado Municipal.

O porto foi edificado com blocos de 30 a 60 toneladas lançados diretamente ao fundo da baía e nivelado com pedras miúdas, formando uma muralha de 4 m na base e no coroamento, revestida em argamassa e cimento. A bacia de 8 m ficou limitada pelo canal de acesso às docas e pelo quebra-mar interior, servindo de cais de atracação. A existência de um banco rochoso em cota superior à flutuação da bacia dificultava o avanço das obras. Ao norte havia outra bacia, de 10 m, formada pelo quebra-mar interior e pelo molhe, constituído pelo cais em 10 metros, em três alinhamentos, desdobrando-se por 830 m. A partir das terras de Jiquitaia, o cais de saneamento remata pelo lado norte das obras do porto em extensão de 1.525 m até a extensão sul do cais, de 10 m de molhe.

O canal de acesso às docas começava no fundo natural da baía, a 10 metros de água, e com este calado dava entrada às docas de sul a norte, passando por dois quebra-mares e pelo forte São Marcelo, situado na bacia de 6,5 m ao sul. No aterro de 80 hectares, ficariam 14 armazéns, sendo um deles em dois pavimentos para a movimentação de bagagens. As cargas seriam movimentadas por linhas Decauville e transportadores elétricos para duas toneladas. Em frente aos armazéns havia a rua do cais, onde ficariam as linhas férreas de tráfego das docas e dos guindastes, todos rolantes, os maiores com pórtico e acionados por energia elétrica ou a vapor, para três toneladas. Compreendia ainda boias iluminadas e faróis para os quebra-mares.

O que esse trecho inaugurado em 1913 representava pode ser compreendido a partir de alguns dados(Inspetoria Federal de Portos, 1926):

1. tonelagem média anual por metro de cais: 480,0 cais em tráfego; 158.487,068 t movimentadas; 258,965 t em média;
2. renda bruta da exploração do porto correspondente ao segundo semestre de 1913: 1.026:461$700;
3. encargos do Tesouro pela garantia de juros, paga em moeda ouro: 834:052$485;
4. imposto de 2% ouro sobre as importações do exterior (em moeda ouro): 1.016:114$038.

O porto da Bahia, portanto, era abrigado por quebra-mares, tal qual o tipo clássico de Cherbourg. A Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia, de capital francês, gozava de privilégio de exploração do porto pelo prazo de 90 anos, sendo que a construção compreendia a fiscalização imediata do Governo brasileiro.

O porto moderno representou também o desenvolvimento urbano do bairro do Comércio. Suas obras incluíam a construção dos prédios dos Correios e Telégrafos, do edifício do Mercado Modelo e a abertura de largas avenidas e logradouros. No entanto, muitos conflitos entre a administração do porto e os comerciantes ainda se deram até a progressiva desativação dos trapiches, chegando à total extinção destes e das antigas docas que deram vida ao porto original.

Parte dos 2% ouro arrecadados se destinou à indenização aos antigos trapicheiros que tiveram seus imóveis demolidos. Era o Estado intervindo para superar a presença das antigas formas de capitais e dar passagem ao capitalismo propriamente dito. Uma faceta curiosa do liberalismo pregado durante a expansão imperialista: liberal para o grande capital, porém, intervencionista para eliminar os seus obstáculos.

Apesar disso, o porto estava longe de se organizar. A substituição da acumulação primitiva de capital – caracterizada pela hegemonia do capital comercial, representada por trapicheiros, alvarengueiros

e comerciantes – pelo capitalismo propriamente dito, aqui retratado por uma companhia de capital francês envolvendo banco e outros investidores, estava distante de entregar o que prometera em contrato com a totalização dos serviços. No entanto, o imperialismo mostrava suas garras e avançava por meio de investimentos em transportes e reforma urbana, entre os quais o porto era peça-chave. As grandes corporações, por meio de ações muitas vezes ligadas aos bancos, as primeiras indústrias que se instalavam, o trabalho assalariado e a organização dos sindicatos em substituição às antigas associações mutuarias pareciam inevitáveis. A velha Bahia já não seria mais a mesma, assim como o Brasil já deixara para trás muito da sociedade que o formara.

O PORTO ORGANIZADO
Do início das operações do porto moderno à introdução dos contêineres

O porto organizado iniciou suas operações em 1913, e sua estrutura foi evoluindo até a década de 1980, quando um novo salto tecnológico, associado à mudança nos padrões de investimentos e na produção, o alçou à condição de operar com contêineres. A mudança da estrutura natural para a organizada, uma exigência do capitalismo moderno, impactou drasticamente a relação com as dinâmicas socioculturais da cidade. Houve uma significativa transformação urbana, com o avanço de novos aterros e a remodelação da Cidade Baixa, ao passo que a industrialização da área metropolitana da capital baiana foi fundamental para as adequações necessárias ao entreposto comercial. Durante a ditadura fascista militar, o Estado assumiu maiores responsabilidades na administração portuária com a criação da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), que ficou responsável pelos portos de Salvador, Ilhéus e Aratu.

Para melhor compreender essa transformação, é necessário conhecer o ponto central da teoria de Lenin (2011) sobre o imperialismo, que consiste no entendimento que o imperialismo representa o grau superior de desenvolvimento do capitalismo, precisamente o grau em que a produção se tornou tão grande que a liberdade de concorrência entre as indústrias foi substituída pelo monopólio, que é a essência econômica dessa fase. O monopólio se manifesta nos trustes e consórcios, na onipotência dos bancos gigantescos, no controle das fontes de matérias-primas e na concentração do capital bancário.

No século XIX, o capital industrial, ou produtivo, tornou-se hegemônico para as formas de organização econômica e social, porém, a livre concorrência entre as indústrias rapidamente abriu espaço para

o monopólio. As empresas estavam ficando maiores, demandando mais financiamento, o que obtiveram por meio da associação aos bancos para continuar seus investimentos e se tornarem mais competitivas. O surgimento das sociedades de ações intensificou esse processo. Esses capitais permaneceram em mãos de uma classe financista, chegando ela própria a organizar a produção. Assim, o novo padrão de investimento e organização do capital deu-se com a fusão entre os bancos e o setor produtivo, algo que se associava à necessidade de exportação de capitais do centro para a periferia, tal qual fora previsto por Marx como uma tendência do capitalismo.

O processo de consolidação da hegemonia da aliança entre o capital industrial e o financeiro no Brasil se insere na ordem do capitalismo tardio, ou seja, no avanço imperialista para além das fronteiras dos países do centro capitalista, buscando se aproximar do fornecimento de matérias-primas, promover o barateamento de mão de obra e gerar novos mercados consumidores. Os primeiros investimentos nesse sentido vieram por meio de capitais ingleses e franceses, alocados principalmente no setor de transportes – inicialmente em ferrovias e depois nos portos –, bem como nas reformas urbanas.

Nas primeiras décadas do século XX, os avanços na indústria nacional estavam limitados ao setor de bens de consumo de tal forma que, na década de 1920, o Brasil se tornou autossuficiente nos ramos alimentício e têxtil (Pelaez, 1987). Porém, a construção de um projeto de classe que transformaria o Estado brasileiro no principal agente financiador da industrialização, e que teve como foco o desenvolvimento do setor de base ou de bens de capital – o que gerou autossustentação do modo de produção capitalista – só foi possível após a revolução de 1930.

Segundo Nelson Werneck Sodré (1983), o golpe de 1930 representou uma revolução burguesa incompleta: burguesa, pois desencadeou uma política de Estado, que teve por consequência a consolidação do capitalismo; incompleta, uma vez que não resultou de uma aliança com as classes populares, mas sim de uma composição com a própria oligarquia rural, que já dominava o cenário político nacional.

Segundo Sônia Regina Mendonça (1990), para sabermos se o Estado pós-30 serviu ou não aos interesses da burguesia nacional, basta ver o que resultou do fortalecimento do setor de base, seja por meio de investimentos diretos com a criação de importantes empresas estatais ou de investimentos indiretos associados a uma política de substituição de importações e construção de um sistema bancário de financiamento para os novos setores.

Em geral, a Bahia e o Nordeste estiveram sempre um passo atrás nesse processo, uma vez que as áreas produtoras de café foram as que mais acumularam na fase anterior, o que permitiu o deslocamento de parte de seu capital para os negócios modernos que se apresentavam ao passo que o antigo centro da tradicional economia açucareira não conseguiu se recuperar ao longo do século XIX, nem apresentou alternativa que estivesse à altura da produção que lhe conferiu a liderança nacional em tempos pretéritos. Mas isso não quer dizer que o ritmo mais lento correspondesse à negação de transformações, que também ocorriam.

A superação da exclusiva dependência da agroexportação para a Bahia só veio a ocorrer com a exploração de jazidas de petróleo iniciada na década de 1950, e consolidou-se com o desenvolvimento do centro industrial de Aratu e, posteriormente, com o polo petroquímico de Camaçari.

As transformações endógenas estavam, de alguma forma, condicionadas a acontecimentos globais. A expansão imperialista conduziu o mundo a um conflito jamais visto antes, a concorrência capitalista levou à eclosão de duas guerras mundiais e, em meio a elas, uma grave crise financeira, com retração do capital externo. Com a guerra deflagrada em 1914, que se estendeu até 1918, a obra do porto de Salvador ficou comprometida; isso se repetiu quando houve a crise econômica que teve como auge o *crack* da bolsa de Nova Iorque, em 1929, e com a eclosão da segunda guerra mundial, que durou de 1939 até 1945.

Esses fatores foram essenciais para determinar o modelo de desenvolvimento que o Brasil experimentaria entre as décadas de 1930 e 1980,

período apelidado de era Vargas. Esse modelo incluía incentivos às indústrias nacionais tendo o Estado como principal agente financiador; com isso, desenvolveu-se também o mercado consumidor interno. Tem-se então que o grande fator que impulsionou a adoção dessa alternativa foi a crise internacional que gerou a ausência de oferta de capital externo.

Com o fim da segunda guerra Mundial, as condições internacionais novamente foram alteradas, com a retomada do fluxo de capitais, dessa vez incentivado pelo acordo de Bretton Woods, que durou até o fim da década de 1970. Nesse momento, os Estados Unidos romperam com as cláusulas estabelecidas em 1945 e elevaram a taxa de juros, bem como desvalorizaram a própria moeda, o que desestabilizou as economias ancoradas no dólar, tendo como consequências a crise das dívidas nos anos 1980 e a escalada do processo de financeirização. Mas, a essa altura, o Brasil já era um país capitalista, e a maioria da população que antes vivia no campo agora habitava os centros urbanos.

Essas tensões internacionais se refletiram no que viria a ser a política interna do Brasil, que conheceu no período citado: o golpe de 1930; a deflagração da ditadura formal com o Estado Novo, em 1937; a derrubada de Vargas, em 1945; um novo fechamento do Partido Comunista e da Central Geral dos Trabalhadores, em 1947; o suicídio de Vargas, em 1954; a renúncia de Jânio Quadros, em 1961, seguida de um emblemático debate acerca da redução dos poderes presidenciais para que João Goulart pudesse assumir; o golpe militar, em 1964; e a retomada democrática por meio do colégio eleitoral, em 1985. Foi, portanto, um período de muita instabilidade política, consequência principalmente do embate entre o Estado brasileiro e o capital imperialista, que passou a ser uma grande força de pressão sobre os destinos nacionais.

No curso dessas transformações, a sociedade também atravessou grandes mudanças, seja na intensificação da migração da zona rural para a consolidação de centros urbanos, seja na alteração do papel das classes trabalhadoras, que foram criando novas formas de organização à medida que também passaram a assumir maior participação na política. Entre o final do século XIX e início do século XX, as antigas

associações mutuarias foram cedendo espaço para o surgimento dos sindicatos, e o que era classe em si foi se consolidando como classe para si, ou seja, houve o surgimento de sindicatos e de partidos de trabalhadores, que passaram a atuar como agentes políticos.

Dentre os trabalhadores dos portos, a União dos Estivadores do Rio de Janeiro foi fundada no ano 1903 e instituiu em seus estatutos a obrigação de estreitar os laços de solidariedade operária com todas as demais associações portuárias, tanto dentro quanto fora do país. Estabeleceu com a Sociedade dos obreiros do porto de Buenos Aires e a Federação Obreira Regional Argentina um pacto de apoio mútuo, comprometendo-se a organizar todos os trabalhadores dos portos brasileiros visando a construir uma Federação dos Estivadores do Brasil. Logo se estenderam a Santos, e em 1905 surgiram a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Carvão e Mineral e a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores dos Trapiches e Café, ambas na então capital federal. Em 1906, a União funda uma filial no Rio Grande do Sul (Cruz, 2009). Inaugurava-se assim um sindicalismo nacional, não limitado a questões locais ou regionais.

A estrutura organizacional dos trabalhadores avulsos dos portos seguia a tendência de um sindicalismo *closed-shop*, ou seja, um sistema em que, para conseguir ou manter um emprego, o empregado deve estar associado a um sindicato (Oliveira Junior, 1994). O *closed-shop* tinha grande importância por exercer controle sobre a entrada de novos membros no mercado de trabalho, restringindo-o aos homens que realmente faziam da atividade portuária seu principal meio de sobrevivência. Essa forma de organização coletiva dos trabalhadores possibilitou a seus membros diminuir a competição na parede, uma vez que eles próprios passaram a controlar o processo de escolha dos trabalhadores (Cruz, 1998).

O *closed-shop* só foi legalizado em 1943 com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), entretanto, foi oficialmente reconhecida em 1939 por um anteprojeto de lei assinado por Getúlio Vargas que

concluía que a relação direta entre armadores e sindicatos era economicamente mais proveitosa para as duas partes.

Guilherme Guinle, presidente da Companhia Docas de Santos, fez com que, em 1940, o governo recuasse de sua decisão, e impôs-se a necessidade de intermediários na relação capital-trabalho. A esperança de Guinle era que a estiva voltasse a fazer parte dos quadros das Docas, o que não aconteceu (Silva; Silva, 2003). Assim, a consolidação do *closed-shop* representou uma grande vitória para os trabalhadores que eram competidores fragilizados nas mãos de quem, no cais, escolhia e contratava os operários. Por outro lado, reforçou a dignidade devido ao caráter coletivo, não hierarquizado e relativamente autônomo, obtido por esses trabalhadores (Cruz, 1998).

Em Salvador, a União dos operários estivadores foi fundada em 1912, quando José Joaquim Alves, seu primeiro presidente, desembarcou do Rio de Janeiro, em 15 de abril, e, posteriormente, inaugurou o sindicato em 1º de maio daquele ano (Cruz, 2009). O início da atuação da entidade sindical gerou forte resistência por parte de Adão da Conceição Costa, que desde 1890 exercia o monopólio sobre o controle da mão de obra no porto soteropolitano. Uma espécie de "senhor feudal marítimo", nas palavras de Heliogábaro Pinto Coelho (1986).

Adão da Conceição Costa nasceu em 1850, provavelmente na Bahia. Em algum momento morou em solo africano. Seus dois filhos, Domingos da Conceição Costa, o mais velho, e João da Conceição Costa, vulgo João de Adão, nasceram na Bahia entre 1882 e 1884, com cuja mãe, crioula, Maria da Conceição, nunca se casou. João de Adão tornou-se administrador dos negócios do pai. O embate entre a União dos estivadores e a Companhia e seus liderados logo ganhou as páginas policiais. Ocorreram vários atos de violência mútua e até assassinatos, com destaque para a morte do próprio João de Adão, em 1913 (Cruz, 2009).

Antes disso, na tarde de 20 de junho de 1912, a parede do cais Miguel Calmon tentou impedir o embarque do mestre de estiva, José Faustino da Silva, vulgo Cabo Verde, com seu pessoal. Um violento conflito se deu com tiros, pedradas, murros e cacetadas. Mais de 150

operários se enfrentaram durante uma hora, deixando vários feridos e matando José Faustino. No dia seguinte, a cavalaria levou 20 homens da União, sendo que, em seguida, outros 150 se apresentaram como responsáveis pelo tumulto. Segundo Cruz (2009), essa demonstração de solidariedade inviabilizou a punição aos culpados.

Acontece que, desde a fundação da filial da União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro em Salvador, Adão da Conceição Costa procurou os órgãos da imprensa para defender seus interesses, contrariados pela organização dos operários, difundindo a ideia de que a formação da sucursal trouxe para a Bahia a barbárie anarquista. Após a morte do filho, diretor de seus negócios no porto, ele intensificou essa estratégia. Passou a visitar sistematicamente as redações dos jornais a fim de acusar os dirigentes do sindicato e elevou o tom das censuras ao chefe de polícia. Em 1915, houve a condenação à pena máxima dos réus apontados pela morte de João de Adão, o que fortaleceu o estigma da União dos Operários Estivadores da Bahia como instituição bandida. Nasce aí um histórico de perseguição policial aos trabalhadores organizados do porto, o que não os impediu de se destacar entre os mais aguerridos.

Nas primeiras décadas do século XX, os portuários tiveram amplo papel na deflagração da greve geral na capital baiana no ano de 1919 e em 1921, e, antes disso, já haviam se destacado na greve dos trabalhadores das docas, que denunciou irregularidades por parte da companhia cessionária, em 1918. Repetia-se assim o protagonismo dos trabalhadores da área portuária de Salvador, tal qual ocorrera no ano de 1857 com os carregadores negros e mulatos.

Além da Sociedade União dos Operários Estivadores, foi possível identificar a existência de oito organizações operárias atuantes entre os trabalhadores do complexo portuário de Salvador. Dentre as mais antigas e importantes estão, além da citada, a Sociedade Civil União Geral dos Carregadores da Bahia, que foi fundada em 22 de abril de 1912; a Sociedade União dos Foguistas, que teve sua matriz carioca fundada em 26 de setembro de 1903 e a sucursal baiana, em 12 de junho de 1910; a Associação de Marinheiros e Remadores, criada no Rio de Janeiro

em 23 de outubro de 1904, sendo instalada em Salvador em 3 de abril de 1911; a Sociedade União dos Conferentes da Bahia, fundada em 28 de janeiro de 1918 em sintonia com o grupo dos estivadores; no início de 1919 foi também aprovado o Estatuto da Sociedade dos Calafates. A União dos Operários Estivadores tinha papel de liderança sobre as demais organizações, chegando o seu delegado na Bahia, Alírio Marciano dos Santos, a acumular a função de presidente da Sociedade União dos Carregadores das Docas e Trapiches (Castellucci, 2004).

Durante o período da Segunda Guerra Mundial, em Salvador, foram os estivadores que iniciaram os protestos contra o nazifascismo, se recusando a trabalhar com os navios da Espanha de Franco, sendo os primeiros a saírem em passeata desde a Parede das proximidades do Instituto de Cacau para a Igreja da Conceição da Praia, portando bandeiras das nações aliadas, inclusive a da União Soviética, que era proibida. Logo após a vitória dos aliados, vários líderes comunistas, como Giocondo Dias, Vale Cabral, Jacob Gorender, Mário Alves e João da Costa Falcão, procuraram os estivadores por conta de sua participação ativa na luta contra o fascismo. Com a legalização do partido, que até então estava na clandestinidade, houve uma grande filiação dos estivadores. Nas eleições que vieram a seguir, foi eleito deputado estadual na Bahia o estivador Jaime Maciel pelo Partido Comunista do Brasil.

A organização dos trabalhadores da estiva de Salvador também legou à cidade uma importante contribuição cultural. No início da década de 1940, São Nicodemos, que no sincretismo religioso é cultuado paralelamente a Xangô, foi aclamado padroeiro do porto de Salvador em consequência de imagens que o estivador Cirilo Manoel dos Reis alega ter visto em sonhos, ou então do santo encontrado em meio ao carvão armazenado por uma baleeira conhecida por Cotinha. Essas e outras tantas versões remetem à aparição de Nicodemos no cais do carvão e corroboraram para que o Santo passasse a ser homenageado anualmente no último domingo de novembro em um festejo que mistura devoção, fé e festa profana, também conhecido como Festa do Cachimbo, regada à procissão, missa, caruru, bebidas, samba de roda e capoeira (Rosado, 2005), conforme Imagem 5 (*QR code*).

IMAGEM 5 – Festa de São Nicodemos

Fonte: https://thumbs.dreamstime.com/z/tradition-homage-to-st-nicodemus-repeated-port-salvador-conqueror-people-has-mention-gospel-john-as-main-135295960.jpg?w=992. Acesso em: 01 nov. 2023.

Em outro momento festivo, iniciado no ano de 1996, sempre no dia 31 de dezembro, por volta das 17 horas, São Nicodemos torna-se anfitrião daquele que o acolheu e o aconselhou ao caminho da salvação, Jesus de Nazaré, representado pela imagem de Bom Jesus dos Navegantes, trazida pelos devotos da Irmandade da Boa Viagem na Galeota Gratidão do Povo. A eles também se reúne a imagem de Nossa Senhora, mãe de Jesus, carregada por terra desde a Igreja da Conceição da Praia. O encontro inusitado é seguido da celebração de uma missa, encerrada ao hino do Senhor do Bonfim. No dia seguinte, São Nicodemos é novamente conduzido ao cais como se assistisse à passagem do Senhor dos Navegantes, que segue até o farol da Barra, pelo mar, até retornar à Igreja da Boa Viagem.

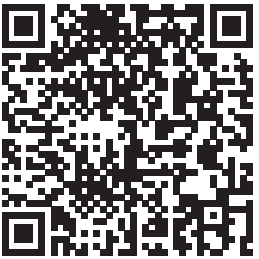
No ano de 1948, os estivadores decidiram se apresentar no carnaval baiano e lançaram o bloco *Comendo Coentro*, composto de um caminhão em que se instalaram vários instrumentos musicais, seguido dos estivadores trajados finamente com o que de mais elegante existia: roupas de linho importado, chapéus "Panamá" e sapatos "Scamatchia". A festa era regada a muita comida e bebida, e os estivadores chegavam a alugar barracas para a farra carnavalesca (Pinho, 2012).

No ano seguinte, devido à política de arrocho salarial e à intervenção do Governo Federal nos sindicatos, inclusive no dos estivadores, o que fez decair a renda dos sindicalizados, o bloco carnavalesco que acabara de ser organizado estava ameaçado de não poder sair às ruas. Surgiu, então, a ideia de levar um cordão, adquirindo lençóis para serem utilizados na confecção dos trajes, e barris de mate e couro, com os quais construíram os tambores utilizados no acompanhamento do cortejo. O nome do bloco foi sugerido por Vavá Madeira, inspirado na vida do líder pacifista Mohandas Karanchandi Gandhi, trocando, entretanto, a letra "i" por "y", com a intenção de evitar possíveis represálias pelo uso do nome de tão importante figura do cenário mundial. Batizou-se então o bloco com o nome Filhos de Gandhy.[27]

No primeiro dia, saíram apenas 36 participantes, apesar de ter havido mais de 100 inscritos. Ninguém podia imaginar o que a polícia iria fazer, pois o sindicato estava sob intervenção. A fantasia foi um lençol branco sobre o torso, de toalha felpuda. Nos pés, um tamanco de couro cru, chamado "Malandrinha". No segundo ano de desfile, o bloco já contava com considerável número de participantes e admiradores. A partir de então, foram sendo introduzidas as alegorias que representam os sentimentos de Mahatma Gandhi: a cabra, símbolo da vida, e o camelo, símbolo da resistência. Em 1951, o bloco dos estivadores assumiu a identidade cultural que se criou entre os trabalhadores do porto, carregadores e pequenos comerciantes da Cidade Baixa, transformando-se em afoxé, introduzindo-se a música afro-baiana e o Candomblé como orientação religiosa. Dessa forma, levando adiante a mensagem da paz para fugir da perseguição policial, os trabalhadores do porto criaram o mais tradicional afoxé do carnaval baiano, apelidado de "o tapete branco da paz" (Pinho, 2012, p. 47), conforme a Imagem 6 (*QR code*).

[27] Sobre a História do Afoxé Filhos de Gandhy, ver em: http://alemdoqsev.blogspot.com/2011/01/historia-do-afoxe-filhos-de-gandhy.html. Acesso em: 15 out. 2023.

IMAGEM 6 – Afoxé Filhos de Gandhy no carnaval de Salvador



Fonte: https://cdn.ibahia.com/wp-content/uploads/fileadmin/representativas/RTEmagicC_5509750501_afbd6c5d99_1__04.jpg.jpg. Acesso em: 01 nov. 2023.

Apesar da intensa ação política e cultural desses sindicalizados, as transformações físicas promovidas pela edificação do porto organizado separaram a labuta dos trabalhadores portuários do cotidiano dos citadinos. A renovação do bairro do Comércio foi parte integrante da renovação do porto de Salvador e consistiu no alargamento de quase todas as ruas preexistentes e na construção de uma grande faixa de aterro que separava os armazéns do novo porto (Paoli, 2016). O antigo bairro da Praia foi significativamente transformado.

Ao final do século XIX, a introdução dos primeiros bondes puxados por burros levou à ampliação do perímetro construído e provocou a migração dos mais abastados para a parte alta da cidade. Os primeiros anos do século XX foram marcados pela chegada dos transportes mecânicos – o automóvel apareceu em 1901, o bonde elétrico, em 1904 –, o que exigiu a adaptação da antiga estrutura urbana às novas necessidades, principalmente por meio do alargamento das ruas (Santos, 1963).

A promessa de demolição de prédios históricos gerou protestos por parte da população, como ironizou o jornal *Atarde*:

> A guarda negra das tradicções, como apelidou o ilustre escritor Sr. Xavier Marques, aos que defendem a conservação de alguns edifícios históricos. Ameaçados

> pela remodelação, de desaparecerem, deve ter exultado hontem com notícia sobre a velha alfândega. Tanta sorte ella tem tido que não será para duvidar que escape ainda do alvião, embora não se tivesse travado sobre a sua área uma batalha pela independência contra os holandeses, como aconteceu ao forte de São Pedro, ou echoado de seu âmbito, o verno de Vieira ou outro qualquer desses que a antiga musa canta, que se saiba, aquilo até hoje não servia senão para depósito de caixões e campo de discussão de impostos e tarifas. Ainda assim, há evidentemente o desejo de respeitar a tradição poupando-a. sirva isto de consolo aos que não puderam salvar N.S. da Ajuda e o S.S Sacramento de São Pedro.[28]

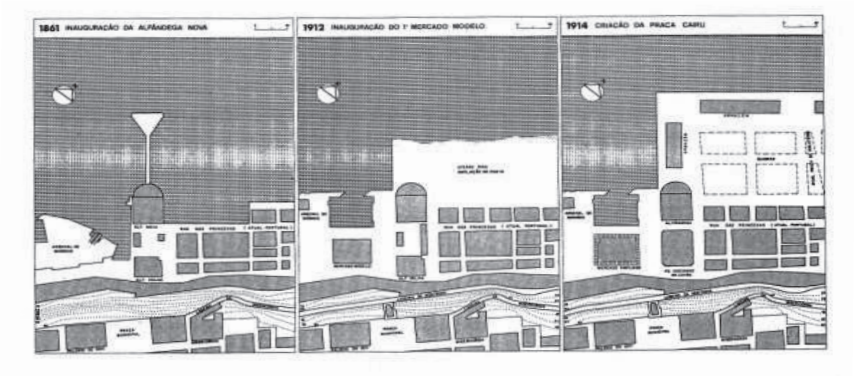
A velha alfândega não resistiu, vindo a ser demolida no ano seguinte. Outros edifícios localizados no pátio das duas alfândegas tiveram o mesmo destino posteriormente.

O processo de renovação pode ser dividido em duas fases: a primeira inclui a construção dos novos cais e armazéns do porto, que provocou o alargamento das ruas principais, e o surgimento de novos terrenos conquistados ao mar, que inicialmente permaneceram vazios; a segunda fase foi exatamente a ocupação da faixa de aterro, o que ocorreu a partir da década de 1920. Essa ocupação se deu de dentro para fora, ou seja, os primeiros edifícios foram erguidos na rua Miguel Calmon (lado do mar), em relação direta com o bairro consolidado. Do outro lado da rua, onde outrora fora o cais das Amarras, era o limite entre o bairro e o mar, onde ficavam os armazéns mais imponentes. Ou seja, a ocupação se deu a partir do bairro em direção ao porto, o que mostra a dificuldade de ocupação da faixa de aterro (Paoli, 2016).

A Imagem 7 mostra a evolução comparativa da área aterrada na Cidade Baixa e sua consequente ocupação. Na Imagem 8, esses aterros estão representados por meio de visualização urbana digital, o que permite perceber mais detalhadamente a evolução histórica da região.

[28] *Atarde,* 9 abr. 1913.

IMAGEM 7 – Aterro da Cidade Baixa – 1861, 1912 e 1914



Fonte: Azevedo (1985, p. 36).

IMAGEM 8 – Aterros da Cidade Baixa

Fonte: https://drive.google.com/file/d/1pFbutsBM4Mvypvkwa83hseWfXLr_LJ78/view?usp=drive_link. Acesso em: 27 nov. 2023.

As transformações urbanísticas foram avançando: as ruas Portugal e Conselheiro Dantas foram prolongadas, o tráfego se tornou mais intenso, novas casas foram construídas, imóveis foram erguidos sobre as novas áreas aterradas para a construção do porto. Em 9 de março de 1914, a companhia cessionária das docas concluiu o novo prédio dos Correios e entregou as chaves do edifício,[29] bem como iniciou a construção da avenida Jequitaia, que, em 1932, passou a se chamar avenida Frederico Pontes, em homenagem ao engenheiro responsável pela construção (Rosado, 2000).

Em agosto de 1915, foi autorizada a demolição do que restava do prédio onde funcionou a Guarda-mor e a ala de armazéns daquele serviço, e o terreno foi destinado à construção de uma grande praça e dois quarteirões, iniciados pela rua das Princesas, onde deveria ser instalado um monumento comemorativo da Guerra do Paraguai.[30] Somente em 1918 foi batizada com o nome Visconde de Cairú (Azevedo, 1985). Já o edifício do Consulado foi demolido em 1917 por não desempenhar nenhuma função em consequência do aterro.[31]

A avenida do Arsenal da Marinha só pôde ser concluída após o governo de Seabra, devido ao exaustivo debate em torno das indenizações. Em 1917, iniciou-se a abertura dessa avenida que passava em frente ao Mercado Modelo e que ligava o porto até a Preguiça. Além de melhorar a circulação, essa medida buscou resolver o problema do lamaçal que ali se formou após o aterro.[32]

A partir da década de 1920, foram erguidos os prédios do Banco Econômico da Bahia, do Banco do Brasil, da Companhia de Seguros Aliança da Bahia, do Instituto de Fomento Econômico da Bahia etc. Na década de 1940, os enormes vazios provocados pelos aterros deu lugar a uma nova geração de casas com vários andares e largas avenidas foram abertas. O bairro do Comércio passou a abrigar os bancos,

[29] Ofício nº 26, de 9 de março de 1914 – Fiscalização do Porto da Bahia.

[30] Ofício nº 33, de 9 de agosto de 1915 – Fiscalização do Porto da Bahia.

[31] *Atarde*, 16 jan. 1917.

[32] *Atarde*, 9 jun. 1917.

as companhias de seguro, as casas de importação e exportação, os escritórios das fábricas, os serviços públicos, principalmente aqueles relacionados às atividades do porto, as agências de navegação, representações comerciais, entre outros (Santos, 1963).

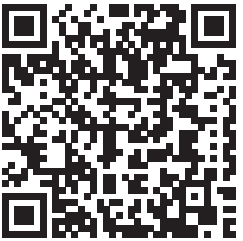
Todos os agentes envolvidos nas construções das áreas aterradas eram empresas estrangeiras de origem anglo-germânica, a exemplo da Companhia Constructora Nacional, que apesar do nome era comandada por estrangeiros, a multinacional dinamarquesa Christiani e Nielsen e a empresa alemã Kemnitz e Cia. Por se tratar de empresas de capital internacional, essas construções cessaram em 1929 devido à crise econômica mundial. A exceção foi o projeto do Instituto do Cacau, um edifício de enormes proporções, que ocupou um quarteirão inteiro (Paoli, 2016).

IMAGEM 9 – Fotografia aérea de Salvador em 1939

Fonte: http://www.cidade-salvador.com/seculo20/imagens/salvador-porto-aerea.jpg. Acesso em: 01 nov. 2023.

A Imagem 9 (*QR code*) é uma fotografia com data informada de 14 de fevereiro de 1939. Nota-se que a área do bairro do Comércio tinha poucas construções. Em destaque, a área que foi aterrada para a construção do porto, onde à direita da imagem tem-se o imponente prédio do Instituto do Cacau da Bahia, construído ao lado da praça Marechal Deodoro e junto ao porto.

IMAGEM 10 – Instituto do Cacau da Bahia



Fonte: http://www.salvador-antiga.com/comercio/cais-ouro/instituto-cacau.htm#google_vignette. Acesso em: 01 nov. 2023.

O Instituto do Cacau foi criado em 8 de junho de 1931. O prédio, com sua arquitetura moderna e linhas avançadas para a época, foi inaugurado em 1936. O projeto é do arquiteto alemão Alexander Buddeus, assinado em 1932.

Já as obras do porto continuaram sem cumprir seus prazos. O Decreto nº 10.638, de 24 de dezembro de 1913 (Brasil, 1913a), ratificado posteriormente em Termo de Acordo, datado de 30 de setembro de 1914,[33] prorrogou até 31 de dezembro de 1915 o prazo de conclusão das obras do porto da Bahia[34] Apesar do não cumprimento dos prazos para entrega, com o pedido de prorrogação para fazê-lo, a Companhia Concessionária das Docas do Porto da Bahia solicitou, em 26 de setembro de 1914, um Termo de Acordo para a alteração da cláusula XIV do Decreto nº 5.550, de 6 de junho de 1905, a fim de elevar a cobrança da taxa de 2% ouro sobre o valor total das importações, produzindo assim um acréscimo de 6% de capital ao ano, sendo que o governo passaria a autorizar o aumento do valor dessa taxa quando não fosse

[33] Termo de Acordo prorrogando até trinta e um de dezembro de mil novecentos e quinze o prazo para conclusão das obras do porto da Bahia

[34] DECRETO FEDERAL 10.630 de 24 de dezembro de 1913.

alcançada a dita meta – procedimento que seria mantido após a conclusão das obras.[35]

Em outubro, o Tribunal de Contas se manifestou recusando o Termo de Acordo, alegando que não seria possível a modificação das cláusulas de concessão via decreto, exigindo que, para isso, houvesse novo ato de concessão.[36] O governo respondeu a essa manifestação com o Decreto Federal nº 11. 236 de 31 de outubro de 1914 ratificado posteriormente por novo Termo de Acordo,[37] no qual alegou dificuldades financeiras tanto da concessionária quanto do próprio governo e estabelecendo quais as obras de melhoramento do porto da Bahia deveriam estar prontas conforme o Decreto nº 10.639, de 24 de dezembro de 1913 (Brasil,1913b):

1. cais de 8 metros com extensão de 1.415 metros, que com 400 metros de cabotagem formaria uma linha de cais de cais de 1.615 metros, dotado de 11 armazéns e dos guindastes respectivos;
2. dragagens para utilização do cais e formação do terreno;
3. conclusão do quebra-mar sul;
4. construção do cais de saneamento;
5. execução do quebra-mar interior em uma extensão de 700 metros, de modo a proteger o cais de 8 metros;
6. construção do edifício destinado à Capitania dos Portos;
7. conclusão da doca e do mercado;
8. construção de depósitos de carvão e inflamáveis;

[35] Termo de Acordo alterando a cláusula XIV do Decreto 5.550 de 6 de junho de 1905, referente às obras de melhoramento do porto da Bahia.

[36] Ofício nº 286 de 13 de outubro de 1914 – Tribunal de Contas.

[37] Termo de Acordo especificando quais as obras de melhoramento do porto da Bahia que deverão ficar concluídas dentro do prazo estabelecido pelo decreto número dez mil seiscentos e trinta e oito, de vinte e quatro de dezembro de mil novecentos e treze.

9. as demais obras constantes no plano aprovado, dentre as quais o cais profundo de 10 metros de extensão e a conclusão do quebra-mar interior, passaram a ser arbitradas de acordo com a necessidade, definida pelo governo.

O Ministério de Viação e Obras Públicas recorreu ao Tribunal de Contas para que reconsiderasse a recusa manifestada anteriormente, o que mais uma vez foi negado pelo Tribunal. O impasse foi se arrastando, e o governo seguia adotando medidas para encobrir as ações protelatórias da companhia concessionária. Em dezembro de 1915, ano em que a renovação das condições do contrato estabelecia que o porto concentrado deveria ser entregue como um todo, a companhia cessionária Docas do Porto da Bahia expôs, em parecer de seu Conselho Fiscal, que as obras tiveram de ser reduzidas devido à conflagração da guerra na Europa, solicitando ao Governo Federal nova prorrogação. Insatisfeita com mais essa prorrogação, a ACB organizou uma comissão para representá-la junto às autoridades em denúncia frente à concessionária. Um memorial foi elaborado pelo deputado Pires de Carvalho e pelo jurista Ruy Barbosa solicitando providências diante dos abusos praticados.

O documento apresentado ao chefe da nação por Pires de Carvalho pedia a rescisão do contrato com a Companhia das Docas do Porto da Bahia, alegando que

> [...] a situação afflictissima do commercio do Estado da Bahia, de referência às extorsões inomináveis praticadas […] vem progressivamente agravando desde 1913, logo após a inauguração de um pequeno trecho de cáes em construção (O Commercio do Estado da Bahia, 1916).

Lembrou-se das constantes quebras das condições de contrato e suas consequentes renovações desde 1891, cobrando do governo a aplicação de multas previstas pelo não cumprimento dos prazos. Segundo o deputado, a companhia obteve favores solicitados ao governo e mesmo assim seguiu ludibriando o poder público, abandonando quase que completamente as diversas sessões de construção do porto,

ao ponto de estarem as obras ao final de 1915 em piores condições do que em setembro de 1914, data de assinatura de contrato complementar.

Arrematava o documento que a rescisão visava retomar as condições de igualdade de concorrência da Bahia para com as demais praças do país, com a exclusão de taxas que eram "abusivamente extorquidas" e que comprometiam a produção do Estado:

> Verificada, porém, a rescisão do contracto, certamente a regulamentação do porto da Bahia, cuja propriedade ficará pertencendo immediatmente ao patrimônio nacional, attenderá, sem prejuízo ao erário público, as justas reclamações do seu commercio e das classes productoras do Estado contra este modo espoliador de cobrança de taxas obrigatórias por serviços que não são prestados, ou pela insufficiencia e incapacidade do trecho de cáes existente, ou porque as mercadorias ou prescindem por sua natureza ou por seu destino […] (O Commercio do Estado da Bahia, 1916).[38]

Não caberia, portanto, qualquer tipo de indenização para a companhia cessionária, que ainda deveria perder a caução no valor reajustado de 100:000$000. Em relação às obras feitas, que passariam a ser de inteira propriedade estatal, deveria ser indenizada em 50% do valor do capital empregado, sendo deduzidas as amortizações respectivas – pagamento que poderia ser feito em apólices federais. Assim, o governo estaria livre de continuar a pagar despesas por sua contrapartida prevista em contrato, e com isso o comércio deixaria de pagar os 2% ouro sobre o valor das importações do Estado.

O deputado também tratou do assunto em artigos publicados no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro. Em 5 de fevereiro de 1916, voltou a abordar os prejuízos que o poder público sofria com a cessão de privilégios à companhia cessionária:

[38] Documento apresentado pelo Deputado federal Pires de Carvalho ao Chefe da Nação, 1916.

> Mais magnânimo ainda foi o Governo, reduzindo, no interesse da concessionaria, as obras que deviam estar concluídas em 31 de Dezembro de 1915, cumprindo considerar que, em compensação, pela execução dessas obras adiadas pelo decreto 11.236, de 21 de Outubro de 1914 a concessionaria obteve do Governo concedente dissipadores favores, pelo celebre decreto 9.254 de Dezembro de 1911, entre os quaes a prorrogação de privilegio de 60 para 90 annos, representando só isso um prejuízo no mínimo de cinco mil contos anualmente para as rendas federaes, durante trinta anos.[39]

Em outro artigo,[40] o deputado afirma que, pelo que consta legalmente, o contrato de concessão já estaria rescindido, e não mais seria possível a prorrogação ou revisão do que deixou de existir juridicamente. A respeito dos prejuízos causados pela cessionária ao Estado, afirmou:

> É a mais torpe intervenção do Poder Federal a que affecta e atrophia a vida econômica dos Estados, tributando dissimuladamente a produção regional em benefício de uma empreza que, à custa de um odioso monopólio, arrasta à ruína o commercio da Bahia e desbarata as faculdades econômicas desse rico Estado.[41]

Pires de Carvalho apresentou cálculos segundo os quais o Tesouro Nacional pagaria à companhia cessionária o valor de 1.250:000$, com juros de 5% sobre apólices emitidas para a finalidade da rescisão. Entretanto, continuava a pagar correntemente juros de capital a títulos de garantias, que variavam entre 6,7% e 12%, alcançando, no mínimo, 3.850:000$000. Além disso, a companhia retirava da renda bruta do cais 40% sobre importações, o que daria cerca de 600:000$, para custeio e serviço, valor que tendia a aumentar. A renda do porto correspondia a 2% ouro sobre importações, o que até julho de 1914 representava 4.000:000$000. Naquele ano, o Tesouro

[39] Jornal do Commercio em 5 de fevereiro de 1916.

[40] Jornal do Commercio em 14 de fevereiro de 1916.

[41] Jornal do Commercio em 02 de março de 1916.

Nacional ainda concorria com 450:000$000. Logo, a diferença entre o que o tesouro pagaria com a rescisão e o que já pagava para a cessionária seria de 3.200:000$000 anualmente. "Somente o jogo da bolsa não vê isso justo",[42] concluiu o deputado.

Apesar de todos os protestos em relação à renovação dos termos do contrato e aos abusos nas cobranças de taxas, que excediam o estabelecido em contrato, e das manifestações constantes do Tribunal de Contas, com seguidas recusas em aprovar a prestação semestral apresentada pela companhia concessionária das docas do porto da Bahia, em 1919, foi celebrado novo contrato de revisão e consolidação dos contratos relativos à concessão das obras de melhoramentos do porto a partir do Decreto nº 13.951 de 31 de dezembro de 1919. Esse instrumento estabeleceu, entre outras coisas (Brasil, 1919):

- a data de 30 de junho de 1995 como prazo para findar a dita exploração;
- o direito da companhia de desapropriar propriedades e benfeitorias pertencentes a particulares necessários para execução das obras;
- o usufruto de terrenos de marinha acrescidos à dita construção;
- a isenção de impostos federais, estaduais e municipais;
- que as obras ficariam divididas em duas seções, sendo a primeira referente ao cais de atracação de 8 metros e o da pequena cabotagem, incluindo a doca do mercado, e a segunda compreendendo o cais de atracação de 9 metros, o de 10 metros e o de saneamento;
- que no prazo de 18 meses, a contar da data desse novo contrato, a Companhia seria obrigada a entregar as seguintes obras:
- conclusão da muralha do cais de 8 metros;

[42] Jornal do Commercio em 13 de março de 1916

- dragagem para uso deste cais e aterro atrás da muralha;
- conclusão da instalação de serviços de iluminação e água, pavilhões sanitários e gradis de ferro e portões;
- seis guindastes;
- armazém para inflamáveis;
- instalação provisória para carvão.

As demais obras ficaram adiadas e sua execução seria tratada com o governo de acordo com a necessidade e possibilidade. O capital fixado para a execução foi de 705: 568.000$102 réis ouro. A companhia também se responsabilizaria pela execução de obras de melhoramento da parte baixa da cidade, desde a praça Marechal Deodoro até a estrada de ferro São Francisco, na avenida Jequitaia, e com a construção de novo prédio para a ACB. Esse novo contrato também legalizou as taxas que vinham sendo praticadas e seus respectivos critérios; obrigou o trânsito pelo cais de toda mercadoria que passasse pela barra do porto, considerada a linha Leste-Oeste do farol de Santo Antônio até a ilha de Itaparica.

Por força desse novo decreto, o governo reivindicou ao Tribunal de Contas a anulação das rejeições de prestações de contas anteriores. Por sua vez, o Tribunal remeteu a decisão ao Congresso. Somente em 16 de outubro de 1920 o dito Termo de Acordo foi considerado legal, como consta em publicação no Decreto Federal nº 14.417, de 16 de outubro de 1920 (Brasil, 1920).

A planta dos terrenos aterrados foi aprovada em maio de 1921, podendo a companhia vendê-los ou arrendá-los, de um total de 59.148m², desde que fossem preservados os terrenos contíguos à avenida para a construção de armazéns destinados a mercadorias

de importação ou exportação, que poderiam ser construídos pela requerente ou por particulares.[43]

Em decreto de 21 de junho do mesmo ano, foi estabelecido o orçamento de 89:675$161 ouro relativo a obras de melhoramento e aformoseamento do trecho do cais, do edifício da Alfândega até a doca do Mercado, de modo a adaptá-lo para embarque e desembarque de passageiros[44]. Em agosto, foram aprovados o projeto e o orçamento de 51:015$360 em ouro para a construção da linha férrea provisória do cais do porto.[45] A construção da estação inicial da estrada de ferro Bahia – Juazeiro foi aprovada em agosto, com orçamento de 1.521:782$455.[46]

Em 1919, já haviam sido incorporados ao bairro comercial 33 hectares de aterro; 37.972 metros quadrados de ruas pavimentadas, 938 m de linha esgoto; sete armazéns, 220 m de cais de 2,20 m de calado; 888 m de cais de 8 m de lâmina d'agua; 980 m de cais de saneamento; 300 m de cais de 10 m calado; 10 guindastes a vapor e elétricos; e quatro linhas férreas nas ruas do cais (Colletanea de Leis, 1926). As áreas aterradas permaneceram desocupadas até 1922, quando foram alienadas para a imobiliária da Bahia, empresa do mesmo grupo da Cia Docas da Bahia[47]. A imobiliária repassou os lotes para bancos, seguradoras e escritórios de importação e exportação (Azevedo, 1985).

Em 1922, foi inaugurado o cais Comendador Ferreira, em homenagem a um ex-presidente da companhia cessionária Docas do Porto da Bahia, destinado ao embarque e desembarque de passageiros. Somente em 1925 o armazém número oito foi entregue.

[43] Termo de Acordo aprovando a planta dos terrenos aterrados pela Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia, 21 maio 1921.

[44] Decreto nº 14.883, de 21 de junho de 1921. Ver em: Colletanea de Leis, 1926.

[45] Decreto nº 14.934, de 5 de agosto de 1921. Ver em: Colletanea de Leis, 1926.

[46] Decreto nº 14.962, de 2 de setembro de 1921. Ver em: Colletanea de Leis, 1926.

[47] Decreto nº 14.787, de 30 de abril de 1921. Ver em: Colletanea de Leis, 1926.

Em pronunciamento, o governador da Bahia, Vital Henriques Soares, no ano de 1929, atestava a paralisação das obras do porto, que já se arrastava havia dois anos (Rosado, 2000). Somente na década de 1960, foram realizados o calçamento e o saneamento do Caminho da Areia, bem como a construção da avenida Contorno. Em 1967, foi feita a ampliação do porto de Salvador, com a conclusão do quebra-mar-norte, completando os enrocamentos e aterros de Água de Meninos e da enseada de São Joaquim.

Em 1940, uma revisão dos estatutos da companhia cessionária Docas do Porto da Bahia permitiu a redução do capital social da empresa, que era de R$ 100. 000$000, para R$50.000$000. Foi mudado o seu nome para Companhia Docas da Bahia. Nessa ocasião, a Companhia Brasileira Financeira Imobiliária, presidida pelo francês Marcel Bouilloux Lafont, possuía significativo número de ações aplicadas na Companhia Docas da Bahia, bem como a Chaise Commerciale et industrielle de Paris e sua representação no Rio de Janeiro também se via representada pelo mesmo senhor Lafont, que, dessa forma, concentrava grande poder na companhia.

Marcel Bouilloux Lafont[48] dirigiu investimentos franceses nos portos da Bahia, de Vitória, Rio de Janeiro e Niterói; promoveu a construção e urbanização dos bairros de Realengo, Urca, Grajaú e Cinelândia, além da estrada de ferro na Bahia, dentre outros. Com sua empresa sul-americana de obras públicas, a SUDAM, iniciou um trabalho de infraestrutura imprescindível para o funcionamento de uma linha aérea comercial: 15 campos de pouso montados na América do Sul, entre eles 11 no Brasil (em Natal, Pernambuco/Recife, Maceió, Bahia/Salvador, Caravelas, Vitória, Jacarepaguá, Santos, Florianópolis, Porto Alegre e Pelotas), todos equipados com

[48] Texto biográfico que é parte do discurso pronunciado pela neta de Marcel Bouilloux-Lafont, Guillemette de Bure, dia 07.12.2012, na homenagem pública prestada ao avô, na ocasião da inauguração da placa no antigo hotel "Natal" onde ele faleceu dia 02.02.1944, Rua Álvaro Alvim 48, Cinelândia, Rio de Janeiro.

hangares, galpões para a manutenção dos aviões, habitações, escritórios, TSF e holofotes para voos. A Aéropostale possuía então uma rede de 17 mil km, operando 218 aviões, 21 hidraviões e oito navios; reunindo 80 pilotos, 250 mecânicos, 53 rádios e 250 marinheiros. Esse esforço técnico e financeiro foi aplicado também em outros países do Cone Sul, como a Argentina (Aeroposta Argentina), Uruguai (Aeroposta Uruguaia) e Venezuela (Aeroposta Venezuelana).

No início de 1930, as dificuldades oriundas da crise financeira tornam-se insuperáveis. Os bancos do grupo Bouilloux-Lafont que sustentam em parte a Aéropostale foram sufocados, principalmente por causa da quebra de Wall Street, em 1929. Em 1931, Marcel Bouilloux-Lafont sofreu intervenção político-financeira que abalou mais ainda seu prestígio. Em 1933, o governo francês decidiu o reagrupamento de quatro companhias aéreas em uma só e comprou separadamente o ativo da Aéropostale, criando a Air France no mesmo ano. Perdeu a empresa aérea, mas parte de seus investimentos no Brasil foi mantido, inclusive seu destacado papel na Companhia Docas da Bahia, na qual, após o seu falecimento, pessoas de sobrenome Bouilloux-Lafont mantiveram postos estratégicos em sucessivas diretorias.

Em 1947, portanto, após o período denominado entre guerras, o capital social da Companhia Docas da Bahia foi novamente alterado de Cr$ 50.000.000,00 para Cr$ 75.000.000,00 e depois mais uma vez elevado, em 1962, para Cr$500.000.000,00 (Rosado, 2000).

O *Álbum Comemorativo CIA DOCAS da Bahia* foi lançado em 1958 (Album Cia Docas da Bahia, 1958), ano em que a companhia tinha como diretor presidente José Saboia Viriato de Medeiros, como vice-presidente Raymond Bouilloux Lafond Bocayuva Catão e como tesoureiro Gaston Castres Saint Martin. Consta na publicação que a Companhia Docas da Bahia dispunha de 1.480 metros de cais acostável, sendo 470 m para navios com até 10 metros de calado, cinco

pátios cobertos com 2 mil m^2 de área útil, 10 armazéns com 19.600m^2 de superfície. Possuía o aparelhamento de 34 guindastes elétricos, 18 pontes rolantes, cinco empilhadeiras, duas bombas contra incêndio, dois carros guindastes, dois caminhões, três locomotivas, sendo uma a vapor e duas a diesel, e um guindaste flutuante com capacidade de suspensão para 120 toneladas. Na extremidade norte estavam as instalações de armazenamento e distribuição de óleo combustível e derivados de petróleo explorados por Texas do Brasil, Esso, Shell, Atlantic Refining e empresas distribuidoras de gás engarrafado.

O porto de Salvador estava então ligado aos Estados de Sergipe e Pernambuco, à região Norte, bem como a Minas Gerais e a Brasília pela Rede Ferroviária Federal Leste Brasileira. A tonelagem de movimentação para o ano de 1956 foi de 1.116.392 ton., sendo os principais produtos de exportação o cacau e seus derivados, fumo, café, piaçava, mamona, sisal, carnaúba e cera de ouricuri.

Tabela 2 – Comércio exterior: movimento do porto de Salvador – 1956

Exportação	
Mercadorias	**Quantidade (t)**
Fumo em folha	22.171
Derivados do cacau	15.926
Cacau em amêndoa	15.317
Café em grão	5.879
Fibra de sisal	19.315
Mamona em bagos	23.767
Piaçava	2.506
Óleo de mamona	3.155
Cera de carnaúba	731
Cera de licuri	242
Importação	
Mercadorias	**Quantidade (t)**
Trigo em grão	92.377
Bacalhau	5.277
Equipamento para perfuração de poços	1.152
Querosene	39.089
Arame farpado	5.661
Gasolina de aviação	16.838
Navios e barcos a motor	281
Leite em pó	883

Fonte: Santos, 1959.

A oscilação dos preços de produtos como cacau, fumo, mamona e minério de manganês, bem como a deficiência dos meios de transportes no interior do Estado foram apontadas como limitadoras para a expansão do tráfego do porto. Já a descoberta de jazidas petrolíferas no Recôncavo Baiano e a utilização da energia oriunda do rio São Francisco fizeram aumentar a tonelagem e a importação e promoveram o desenvolvimento da exportação, graças ao aporte da Petrobras e da Companhia Hidroelétrica do São Francisco, que também investiam no desenvolvimento do parque industrial do Estado.

O desenvolvimento das atividades de exploração e refino de petróleo na região do Recôncavo Baiano representou a superação do modelo agroexportador, destacando-se a entrada em operação da refinaria Landulfo Alves (RLAM).

Segundo Milton Santos (1959), o ano de 1957 foi um marco para as importações de produtos químicos e de materiais pesados via porto de Salvador em decorrência da implantação da indústria petrolífera e de suas ampliações. A exportação de petróleo se transformou na principal carga movimentada pelo porto de Salvador. Naquele ano, a tonelagem movimentada saltou para 1.230.597.096 ton. medidas em apenas nove meses, ou seja, restando ainda três meses para o término do balanço anual o movimento já ultrapassava em 114.205.584 ton. todo o balanço do ano anterior, e em 383. 999.431 ton. O ano de 1955. Essa elevação se deu justamente devido ao aumento das exportações, como demonstra a Tabela 3.

Tabela 3 – Tonelagem movimentada no porto de Salvador – 1940-967

Ano	Importação	Exportação	Total
1940	325.490.482	262.368.251	587.858.733
1941	378.340.466	344.501.831	722.812.297
1942	321.133.838	251.520.221	572.654.059
1943	441.814.496	303.191.453	744.005.949
1944	413.390.451	293.811.137	707.201.588
1945	336.503.770	276.277.911	612.781.681
1946	393.310.740	275.584.127	668.894.867
1947	371.474.215	217.122.567	588.596.782
1948	397,002.866	223.381.468	620.384.334
1949	449.000.743	260.201.998	709.202.741
1950	488.678.127	257.655.273	746.333.400
1951	530.582.772	221.336.929	751.919.701
1952	516.871.587	195.712.623	712.584.210
1953	471.647.996	221.896.199	693.544.195
1954	494.272.416	338.031.741	832.304.157
1955	482.116.204	364.481.461	846.597.665
1956	511.812.859	604.578.683	1.116.391.542
1957	394.430.848	836.166.248	1.230.597.096 (9 meses)

Fonte: Álbum CIA Docas da Bahia. Editora e publicidade Roman, 1958.

O porto de Salvador chegou a meados do século XX com uma pauta de exportação atrelada aos gêneros primários e pouco diversificada. Santos (1959) informa que, em 1956, a exportação somou 2,47 bilhões de cruzeiros, 96% representados por somente 10 produtos, entre os quais poucos haviam passado por transformação primária local,

evidenciando o grau de dependência da produção industrial externa ao espaço baiano. (Rios, 2008).

A superação do modelo agroexportador ocorreu principalmente a partir do desenvolvimento das atividades de exploração e refino de petróleo na região do Recôncavo Baiano ainda nos anos 1950, destacando-se a entrada em operação da RLAM, da Petrobras (Santos, 1959).

Segundo Soza (1967), a internacionalização da economia que se acelerou desde a década de 1960 mostrou que a produção industrial é uma atividade interdependente dos movimentos mundiais de comércio. Não há indústria sem comércio nem política industrial que não considere a comercialização. Isso reforça a importância da circulação, logo, dos transportes, como estradas, ferrovias e portos. O Plano de Desenvolvimento Econômico e Social para a Bahia 1960/1963 (PLANDEB) optou pela consolidação de polos, sendo um em Aratu e outro em Feira de Santana, com a previsão de diversos outros polos no sul e no sudoeste do Estado. Essa política foi seguida até 1985 e abandonada junto com a perda de capacidade de planejamento industrial do Estado (Pedrão, 2020).

A complexidade do processo industrial se traduz em uma mudança na composição do poder e na relação entre os capitais privados e o governo. Dela derivaram estratégias de poder dos capitais favorecidos, que conquistaram posições privilegiadas de negociação. A fragmentação, ou a falta de organicidade do setor industrial regional, fez com que a ausência de economias externas transformasse a produção industrial em uma opção para os capitais que poderiam conseguir rentabilidade garantida por vantagens de financiamento e subsídios ou de transferência de custos ao governo. Nesse sentido, o polo petroquímico de Camaçari, com o modelo inicial tripartite, foi um projeto artificial mantido pelos governos militares que financiou grupos nacionais com subsídios que só foram extintos na década de 1990 (Pedrão, 2020).

As transformações no volume e nos tipos de carga transportados pelo porto de Salvador foram acentuadas ao longo das décadas de 1960 e 1970, período que indica a consolidação do processo de industrialização. Nesse contexto, Petrobras, Companhia Industrial de Aratu e Polo Petroquímico reconfiguraram efetivamente o perfil da economia baiana, comprovando o caráter complementar desse trinômio à dinâmica da cidade e sua região de influência imediata por meio do desenvolvimento sustentado na substituição de importações, consolidando o papel exercido pela atividade industrial no Estado (Silva; Silva, 2003), como é possível pode conferir comparando as Tabelas 4 e 5.

Entre 1975 e 1985, a participação do setor industrial no produto interno bruto (PIB) da Bahia aumentou de 27,5% para 42,3%, refletindo, sobretudo, a implantação e a maturação dos investimentos de base petroquímica. De fato, o trinômio conferiu a Salvador uma nova estruturação de sua *hinterland*, que poderia ser definida, desde então, como sendo o território dentro de um grande arco que contorna Salvador através de uma linha que une o litoral do município de Mata de São João (Costa do Sauipe), Alagoinhas, Feira de Santana, Santo Antônio de Jesus, Valença e Morro de São Paulo (município de Cairú) (Uderman, 2000).

Tabela 4 – Movimentação de cargas do Porto de Salvador (em tonelagem) – 1965-1968

	1965	**1966**	**1967**	**1968**
Importação exterior				
Carga geral	39.929,689	54.214,539	52.594,086	132.548.497
Graneis sólidos	59.274,628	98.839,960	99.151,333	95.911,153
Granéis líquidos	30.993,755	34.439.562	24.477,141	17.628,193
Exportação exterior				
Carga geral	185.637,062	173.390, 597	149.724,913	154.202,575
Granéis líquidos	65.238,052	54.782,326	35.167,841	42.626,752
Granéis sólidos	47.474,488	60.550,880	40.455,100	19.268,180
Importação de cabotagem				
Carga geral	12.434,851	11.919,376	8.997,137	7.166,925
Granéis líquidos	249.434,389	208.094,549	95.306,969	11.627,727
Granéis líquidos	-	-	3.946,770	11.686,419
Exportação de cabotagem				
Carga geral	12.434, 851	11.919,376	8.997,137	7.166,925
Granéis líquidos	10.059,507	171,912	11.365,191	1.936,000

Fonte: Companhia DOCAS da Bahia. Porto de Salvador – Tarifas. Portaria MT nº 899, de 31 out. 1969 apud rosado (2000).

Tabela 5 – Movimento de carga do porto de Salvador – 1979-1984

Tipo de carga	**Sentido**	**1979**	**1980**	**1981**	**1982**	**1983**	**1984**
Granel solido	Importação	280.031	304.189	272.831	271.229	368.298	319.665
	Exportação	223.569	197.148	191.833	216.336	179.864	224.613
	TOTAL	503.600	501.437	464.664	487.565	548.162	544.278
Granel líquido	Importação	6.111	3.530	72	87	-	180
	Exportação	74.233	59.443	49.709	27.672	21.934	32.685
	TOTAL	80.334	62.973	49.781	27.759	21.934	32.865
Carga geral	Importação	277.139	219.448	201.161	189.981	137.647	118.469
	Exportação	327.604	340.955	346.259	432.086	583.711	559.627
	TOTAL	604.743	560.403	547.420	622.067	721.358	678.096
Carga frigorífica	Importação	1.981	1.223	63	-	-	-
	Exportação	2.125	2.386	7.263	8.242	9.125	26.265
	TOTAL	4.106	3.619	7.326	8.242	9.125	26.265
Carga conteinerizada	Importação	8.450	9.643	13.215	19.990	18.149	45.935
	Exportação	33.809	29.808	25.993	39.860	56.325	103.076
	TOTAL	42.268	39.451	39.208	59.850	74.474	149.011
Total	Importação	573.721	538.143	487.342	481.357	524.094	484.249
	Exportação	661.330	629.740	621.057	724.196	850.959	946.266
	TOTAL	**1.235.051**	**1.167.883**	**1.108.399**	**1.205.553**	**1.375.053**	**1.430.515**

Fonte: Codeba. Deport. Relatório estatístico sintético anual – 1984 apud Rosado (2000).

A existência de uma *hinterland* industrializada, dotada de melhor infraestrutura física e caracterizada pela possibilidade de estabelecimento de vínculos interindustriais, passíveis de impulsionar novos empreendimentos, salienta a integração de Salvador às escalas nacional e internacional, afirmando, de certa maneira, o caráter integrador de seu porto (Rios, 2008).

Desde a década de 1950, o Brasil colhia os resultados positivos do acordo de Bretton Woods com um novo fluxo de exportação de capitais tendo como centro os Estados Unidos, a chamada "era de ouro". A entrada do capital forâneo, associado à indústria nacional, deu novo impulso ao desenvolvimento nacional. Nos anos 1960, o governo João Goulart recuperou o caráter nacionalista da política Varguista, e isso se refletiu na administração dos portos. A Lei nº 4.213, de 14 de fevereiro de 1963 (Brasil, 1963), reorganizou o Departamento de Portos, Rios e Canais, rebatizando-o de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas. A lei previa a construção de uma autarquia, com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa, técnica e financeira, sediada no Rio de Janeiro até sua transferência definitiva para Brasília (DF). Suas atribuições foram definidas no art. 3º, sendo de competência do DNPVN:

1. superintender, orientar, controlar e fiscalizar a política de portos e vias navegáveis da União;
2. exercer todas as atividades que couberem à administração federal no setor de portos e vias navegáveis, no âmbito da viação e obras públicas;
3. estudar, planejar, projetar, programar, orientar, superintender, promover e executar ou fiscalizar obras e serviços de melhoria ou desenvolvimento dos portos e vias navegáveis, de proteção e defesa das costas e margens das vias navegáveis e de recuperação de áreas que a eles interessem;
4. cooperar com outros órgãos da administração pública federal, estadual, municipal e autárquica para a realização

de obras e serviços que digam respeito a portos e vias navegáveis e objetivos correlatos;

5. supervisionar e fiscalizar a exploração dos portos a cargo da União e de concessionários;
6. administrar os portos que vierem a ser incorporados ao DNPVN desde a incorporação e até que seja estruturada a organização definitiva de cada um;
7. supervisionar e fiscalizar os portos não organizados, qualquer que seja a forma de utilização do embarcadouro;
8. administrar e explorar as vias navegáveis que forem pelo órgão criadas, melhoradas ou conservadas;
9. propor alterações no Plano Nacional de Viação, no setor de portos e vias navegáveis;
10. manter atualizado o Plano Portuário Nacional instituído por lei;
11. promover a desapropriação dos bens necessários à consecução de suas finalidades;
12. elaborar seu orçamento geral e programa anuais de trabalho;
13. propor ao governo a representação do país em congressos internacionais de portos e vias navegáveis, bem como promover, patrocinar ou auxiliar os congressos nacionais ou internacionais que se realizem no país;
14. aprovar projetos e fixar gabarito das obras de arte especiais que devam ser construídas por quaisquer entidades públicas ou privadas, sobre vias navegáveis ou não, ouvidas as autoridades navais e portuárias;
15. promover a retirada de cascos ou outros objetos submersos que obstruam ou impeçam a navegação dos portos e vias navegáveis e decidir sobre a disposição dos salvados;
16. estruturar, em autarquias federais, nos moldes previstos pela lei, se não for adotada outra forma para a sua administração, os portos que vierem a ser organizados e os portos

atualmente sob regime de concessão, se vierem a ser incorporados ao DNPVN;

17. participar de sociedade de economia mista, como representante da União, na exploração comercial de portos e execução de serviços de dragagem, nos moldes da lei;
18. exercer quaisquer outras atividades tendentes ao desenvolvimento dos portos e vias navegáveis.

Assim, o governo buscava transformar a política portuária nacional. De acordo o regimento do DNPVN, 22 distritos de portos navegáveis foram estruturados, sendo a Bahia o 12º distrito. Em novembro daquele mesmo ano, a sede social da Companhia Docas da Bahia foi transferida do Rio de Janeiro para Salvador (Rosado, 2000).

Durante a ditadura fascista militar no Brasil, os governos mantiveram a concepção desenvolvimentista, e de certa forma até a aprofundaram, mas, na década de 1970, tiveram de lidar com a quebra do acordo de Bretton Woods por parte do governo norte-americano e suas dramáticas consequências para a economia mundial. Ainda assim, em 1974, em meio ao período de maior repressão às liberdades democráticas devido à vigência do Ato Institucional número 5, o governo do presidente militar Ernesto Geisel lançou o segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND).

O II PND buscou enfrentar a crise internacional da época sem levar o país à recessão, definindo uma série de investimentos em setores-chave da economia pela combinação de ações do Estado, da iniciativa privada e do capital externo. Sua execução foi seriamente comprometida pelo aprofundamento da contração internacional. Mesmo assim, o plano foi capaz de dotar o Brasil de uma cadeia produtiva completa e de garantir índices expressivos de crescimento, ao menos nos primeiros anos de vigência.

Na Bahia, a realidade das unidades portuárias de Salvador e de Ilhéus, bem como a construção do porto de Aratu, iniciada em 1971, apresentavam uma série de impasses que careciam de soluções. Após

um inquérito realizado pelo DNPVN, concluiu-se que a concessionária do porto de Salvador havia

> [...] desvirtuado as finalidades precípuas da concessão, ao se preocupar mais com negócios imobiliários do que com o melhoramento do porto, acarretando, em consequência, várias deficiências e o mau funcionamento do serviço portuário (Brasil, 1970).

Tais negócios imobiliários foram considerados prejudiciais aos interesses da união. Foi apurado também que obras realizadas pela concessionária apresentavam irregularidades, inclusive técnicas, algumas das quais acarretaram a paralisação das obras do quebra-mar, decorrendo em sério risco. Dessa forma, o Decreto nº 67.770, de 30 de novembro de 1970, oficializou uma intervenção federal no porto de Salvador, que ocupou todos os bens relacionados à concessão da Companhia Docas da Bahia, sendo o comandante Antônio Ávila Malafaia nomeado interventor. Antes disso, ainda em 1963, o então presidente da República João Goulart já havia determinado uma intervenção no porto de Ilhéus que durou quatro anos.

A intervenção e a ocupação do porto de Salvador duraram até 1976 e tiveram como finalidade assegurar o restabelecimento das obras do quebra-mar e, consequentemente, o melhoramento dos serviços portuários. Nesse sentido, trazia ainda por objetivo o exercício do controle efetivo de todo o serviço portuário, o levantamento das condições em que se encontram as obras executadas pela concessionária e a apresentação ao DNPVN um relatório circunstanciado da situação encontrada, propondo as medidas que julgasse necessárias.

Em 1975, foi criada a Empresa de Portos do Brasil, a Portobrás, fundada para administrar todos os portos do país, extinguindo o DNPVN, conforme o Decreto nº 76.925, de 29 de dezembro de 1975 (Brasil, 1975). A empresa atendia às diretrizes do II PND dentro da meta de dinamização comercial dos portos nacionais.

Inicialmente, a Portobrás foi constituída com capital social autorizado de Cr$ 300.000,00 divididos em 3 milhões de ações, no valor nominal de CR$ 100,00 cada uma, sendo CR$ 150.000.000,00 de ações ordinárias nominativas e CR$ 150.000.000,00 de ações preferenciais nominativas. Cabia à União a totalidade das ações, dos créditos e direitos que tivesse nas entidades destinadas à exploração dos portos ou vias navegáveis, os bens móveis e imóveis, reversíveis à União, que constituíam o acervo patrimonial dos portos em regime de concessão ou autorização quando findassem, os bens móveis e imóveis, valores, direitos e ações integrantes do patrimônio do DNPVN, assim como os bens móveis e imóveis integrantes do acervo patrimonial dos portos administrados diretamente pelo DNPVN e o domínio útil dos terrenos acrescidos de marinha resultantes de obras ou serviços realizados pela Portobrás.

Para consecução de suas finalidades, a Portobrás poderia constituir subsidiárias sob a forma de empresas de economia mista ou de empresas públicas, desde que estando de acordo com os interesses e necessidades ditados pela administração dos portos e das vias navegáveis. No ano seguinte, foi determinada a encampação do porto de Salvador:

> Decreto nº 77.297, de 15 de Março de 1976.
>
> Dispõe sobre a encampação do Porto de Salvador, no Estado da Bahia, e dá outras providências.
>
> O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, inciso III, da Constituição e nos termos do artigo 13 do Decreto nº 24.599, de 6 de julho de 1934, do Governo Provisório, e o que consta do Processo nº 4.572, de 1976, do Ministério dos transportes,
>
> DECRETA
>
> Art. 1º. Ficam encampados, na forma do art. 13, e seu parágrafo único, do Decreto nº 24.599, de 6 de julho de 1934, os bens, instalações e serviços vinculados ao Porto de Salvador, cuja exploração foi dada em concessão à Companhia Docas da Bahia, denominação atual

da Companhia Concessionária das Docas do Porto da Bahia, sucessora da Companhia Internacional de Docas e Melhoramento no Brasil, nos termos do contrato lavrado de conformidade com o Decreto nº 14.417, de 16 de outubro de 1920, que reviu e consolidou todas as cláusulas de contratos anteriores, e modificações introduzidas por legislação posterior.

Art. 2º. A União Federal ficará imediatamente imitida na posse dos bens, instalações e serviços mencionados no artigo anterior, observadas as disposições do art. 11 do Decreto-lei nº 973, de 20 de outubro de 1969.

Art. 3º. O Porto de Salvador passará a ser administrado, provisoriamente, pela Empresa de Portos do Brasil S.A - PORTOBRÁS - nos termos do art. 4º inciso IV da Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975, até que seja estabelecida a forma definitiva para sua exploração comercial.

Art. 4º. É atribuída competência à Empresa de Portos do Brasil S.A – PORTOBRÁS – para promover os atos necessários à execução do presente decreto.

Art. 5º. A Empresa de Portos do Brasil S.A – PORTOBRÁS ajustará com a concessionária o pagamento da indenização legal.

Art. 6º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 15 de março de 1976; 155º da Independência e 88º da República.

ERNESTO GEISEL
Dyrceu Araújo Nogueira (Brasil, 1976).

Em assembleia extraordinária da Portobrás realizada em 29 de dezembro de 1976, foi autorizada a constituição de uma empresa de economia mista, a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), constituída para administrar os portos organizados de Salvador, Ilhéus e Aratu. Sua formalização se deu na Seção Pública

realizada com a Assembleia Geral dos Acionistas em 17 de fevereiro de 1977, cuja Ata de Constituição foi publicada no *Diário Oficial do Estado da Bahia* em 17 de março daquele mesmo ano. Foram transferidos para a nova empresa os bens e acervos patrimoniais dos portos de Salvador, Ilhéus e Aratu, ainda em construção. Estiveram presentes nessa assembleia, realizada no palácio Rio Branco, em Salvador, o ministro dos Transportes, general Dyrceu Araújo Nogueira; o governador do Estado da Bahia, sr. Roberto Santos; o engenheiro Arno Oscar Markus, dentre outras autoridades. Ficou determinado que 77,4% do capital, cujo valor autorizado foi de CR$ 900.000.000,00, pertenceriam à Portobrás, e os demais (22,6%) ao Estado da Bahia (Rosado, 2000).

A empresa cessionária foi extinta sem jamais ter entregado a totalidade do projeto aprovado no ano de 1905. O porto foi sendo organizado no percurso desse processo, em que as estruturas coloniais foram desaparecendo à medida que cediam espaço ao porto organizado.

Esse porto organizado também se traduziu em um porto concentrado, em comparação à dispersão das operações que caracterizou as atividades ao longo da área portuária existentes até as primeiras décadas do século XX.

Pode-se considerar também o porto organizado como um porto capitalista, considerando a sua composição de capital e a introdução de tecnologia de valor agregado fabril em diversas etapas de suas operações. O porto antigo, que era apenas o local físico de chegada e saída de mercadorias, foi transformado em um complexo de embarque, desembarque, transporte e estocagem de mercadorias, tal qual uma linha de produção, com forte utilização de maquinaria (capital fixo) e integrado aos modernos tipos de transporte, como os vapores e as ferrovias. Geograficamente, as paredes que se ergueram foram apartando o porto da dinâmica cotidiana da cidade, com significativo impacto cultural.

A mudança fez parte do processo capitalista de diminuição do custo do transporte, encurtando distâncias, diminuindo riscos, aumentando a escala de transporte de mercadorias e ampliando o capital fixo sobre capital variável, aumentando com isso a taxa de lucro por poder

efetivar o trânsito de mercadorias ou trazer insumos para as economias centrais dos mercados distantes de forma mais rápida e segura.

Tornava-se necessário alterar o processo de transporte até os portos e o complexo processo de embarque e desembarque de mercadorias de modo que a dominância do processo produtivo fosse de relações capitalistas de produção, embora variadas formas de regime de trabalho continuassem a persistir na peculiaridade da atividade portuária, como é o caso dos trabalhadores avulsos.

O processo que se iniciou ao final do século XIX foi se ampliando, porém, só se completou com a substituição dos armazéns e de outras formas de estocagem de mercadorias pelas operações com contêineres, e com elas as novas ferramentas de logística e a internalização, pelo setor portuário, da reestruturação produtiva do capitalismo – o que, para o porto de Salvador, só ocorreu na década de 1980.

O PORTO DE CONTÊINERES
Do início das operações com contêineres às primeiras décadas do Século XXI

A entrada do porto de Salvador nas operações com contêineres e demais modernizações observadas nas operações portuárias, a consequente redução da proporção do capital variável no serviço prestado e as alterações na composição de capital da Companhia Docas da Bahia são fatores diretamente relacionados a uma nova revolução industrial, que por sua vez coincide com o avanço do processo de financeirização da economia.

No período compreendido entre o último quartel do século XX e as duas primeiras décadas do século XXI, novamente se impõe um processo de modernização ao porto de Salvador, centrado na construção de pátios e terminais capazes de atender ao volume de contêineres e que substituíram os armazéns construídos na primeira metade do século passado. Leis federais de 1993 e de 2013 tratam, entre outros aspectos, de arrendamento, concessões e similares, o que comprometeu a autonomia da Codeba, cada vez mais controlada pelo capital privado. Os impactos das transformações neoliberais foram sentidos especialmente pelos trabalhadores, que viram seus direitos suprimidos junto com os postos de trabalho. Em paralelo a isso, houve grandes transformações tecnológicas que compõem o cenário dessas novas dinâmicas.

O novo padrão de investimento industrial está relacionado a uma série de fatos históricos que culminaram na ampliação da hegemonia do capital financeiro, que pode ser compreendido teoricamente por meio da fórmula da circulação do capital na forma dinheiro, representada como: D – M – D', sendo o dinheiro (D) trocado por mercadoria (M), que, por sua vez, é trocada por mais dinheiro. O objetivo final sempre foi

a obtenção do lucro através da valorização do valor. Já o capital portador de juros é expresso como D – D', algo já previsto por Marx (1988) como uma tendência do capitalismo, e que demonstra o objetivo da autovalorização do capital, que se dá originariamente quando o capital é portador ou produtor de juros. Ou seja, dinheiro que gera dinheiro, uma lógica essencialmente especulativa, uma vez que apenas o trabalho gera valor. O que se vê, desde então, é a dinâmica da economia global sendo determinada por um capital fictício, portanto, tão fluido quanto as possibilidades de multiplicação de crises, mas que elevou o padrão e a concentração dos investimentos, tornando-se ainda mais excludente.

Essa hegemonia da forma financeira do capital sobre as demais formas (produtiva e comercial) sustenta-se graças à internacionalização e à liberdade de movimentação de capitais. É a integração entre mercados financeiros e capitais que garante aos investidores e especuladores de todo caráter uma legislação a mais uniforme possível e o monitoramento global de "riscos". Desse modo, tem-se um novo tipo de gestão da riqueza "financeirizada" pela burguesia rentista. Alguns acontecimentos históricos corroboraram a consolidação desse quadro.

As três últimas décadas do século XX foram marcadas por profundas transformações, que promoveriam a financeirização do capital a um patamar jamais conhecido até então, bem como alterariam significativamente os padrões de investimentos e as tecnologias associadas à produção. Entre 1960 e 1973, as taxas médias de crescimento anual de Estados Unidos, Japão e Alemanha foram, respectivamente, de 3,9%, 10,5% e 4,9%. Entre 1974 e 1978, essas taxas caíram para 2,2%, 3,7% e 1,7%, na mesma ordem. Ou seja, de 1971 a 1974 os Estados Unidos foram forçados a duas pesadas desvalorizações do dólar. O padrão ouro-dólar, assim como as bases do funcionamento do sistema de Bretton Woods, foi desmontado unilateralmente pelos Estados Unidos. Era o fim do crescimento da economia norte-americana junto às estratégias de expansão do Japão e da Alemanha (Madsson, 1995).

Seguiu-se uma severa crise capitalista internacional com epicentro nos Estados Unidos, no ano de 1974, caracterizada pela

superprodução relativa e por oscilações declinantes do dólar. Assim, a crise de estagflação, marcada pela intensa volatilidade nas taxas de câmbio e juros e desvalorização da moeda central, colocou em jogo o poder do dólar e do Estado norte-americano, que respondeu unilateralmente com a demolição das bases do sistema monetário internacional: em 1971 adotou o dólar sem lastro (chamado "padrão dólar-flexível"); entre 1973-1979 houve intensa especulação nos mercados de câmbio e o acirramento das rivalidades entre os estados capitalistas com a adoção do câmbio flutuante; já no período 1979-1981, houve brutal elevação da taxa básica de juros e a reafirmação da hegemonia norte-americana (Coutinho; Belluzzo, 1982).

Esse programa, juntamente com a desregulamentação financeira, incluindo a liberalização da conta de capitais nos Estados Unidos, pavimentou a supremacia crescente do grande capital financeiro norte-americano. A moeda-reserva passou a expressar a força financeira de um mercado vasto, profundo e líquido, sustentado no poderio militar, econômico e ideológico dos Estados Unidos.

Impulsionou-se a globalização financeira. Internacionalizaram-se as operações dos Fundos de Pensão Mútuo e das Seguradoras, com intensificação da concorrência entre esses fundos, bancos e agências que reúnem investidores e administram carteiras de ativos bastante diversificados (ações, bônus, hipotecas garantidas etc.). Assim, abriram-se as portas para os chamados ganhos de arbitragem (compra/venda de moedas e ativos, de acordo com o movimento de alta ou de baixa, em mercados financeiros estrangeiros) e para a explosão dos "derivativos" (dólares a receber, vendidos antes no mercado de futuros) e "*swaps*" ("trocas" de câmbios e juros). A especulação financeira se fez incontrolável.

A crise dos anos 1970 trouxe como consequências a forte valorização do dólar, a generalização dos ajustes macroeconômicos recessivos e a expressiva contração da economia mundial. Com isso, viu-se a elevação da dívida externa do chamado terceiro mundo, com crises bancárias e cambiais. A moratória do México foi o ponto de inflexão da crise da dívida externa na América Latina.

Facilitada pelo aporte das novas tecnologias de informática, comunicações e transportes, a integração global dos mercados financeiros passou a vivenciar uma crescente instabilidade estrutural. As crises financeiras internacionais eram cada vez mais frequentes: grande *crash* de Wall Street, em 1987; a bolha imobiliária no Japão, em 1989; a crise nos Estados Unidos e a especulação contra a libra, em 1990-1991; a crise no México, em 1995; a grande crise global iniciada na Ásia (Tailândia), em 1997, transladada para 1998-1999 (Rússia, Turquia, Venezuela e Brasil); a crise e a recessão nos Estados Unidos (2000-2001) posteriores à expansão das empresas de tecnologia e à falácia da "nova economia" (Nasdaq; "ponto.com"); e a crise da Argentina e da Turquia (2001-2002). Vinte anos depois do *crash* em Wall Street, o furacão originário das hipotecas *subprime* entraram em cena em agosto de 2007, fazendo a economia dos Estados Unidos afundar, arrastando com ela a economia global. Trata-se de uma 'crise financeira épica', como afirmou Paul Krugman (Barroso; Jabbour, 2008).

As transformações mundiais impactaram a economia e a política brasileiras. O II PND (1975-1979) foi a tentativa de resposta do Brasil à instabilidade e à crescente vulnerabilidade internacional, assim como à ameaça ao crescimento interno. O Brasil vivia o final do chamado "milagre econômico", que deu legitimidade e apoio político à ditadura. Era preciso manter o crescimento, apesar da reversão da situação externa. O novo plano complementava e ampliava o Plano de Metas do governo JK. Seus objetivos eram expandir nacionalmente a infraestrutura de transporte, concluir a implantação da indústria siderúrgica e petroquímica e concluir a oferta de energia hidroelétrica e a cobertura nacional de telecomunicação. O governo militar queria concluir o processo da Segunda Revolução Industrial e transformar o Brasil em potência regional (Maringoni, 2016).

O plano significou uma alteração nas prioridades da industrialização brasileira: de um padrão baseado no crescimento do setor de bens de consumo duráveis, a economia deveria começar a crescer com base no setor produtor de bens de produção. O plano foi lançado quando ainda se tinha farta liquidez internacional e as estatais se constituíram

nas principais tomadoras de recursos externos. O governo ainda criou um mecanismo para que os agentes privados pudessem pagar suas dívidas na moeda nacional, passando o Banco Central a assumir o pagamento da dívida em dólar, o que protegeu as empresas privadas e públicas de desvalorizações do cruzeiro.

A partir de 1977, as empresas privadas passaram a liquidar sua dívida externa e a cancelar investimentos devido ao agravamento da estagnação internacional. As empresas estatais foram obrigadas a se endividarem em dólar, tanto para manter o investimento planejado no PND como para conseguir os dólares necessários à importação.

Em 1979, o choque da elevação das taxas de juros norte-americanas decretada pelo FED (Banco Central Americano) fechou o mercado de crédito para a periferia e fez crescer o *déficit* comercial. O Brasil, bem como toda a América Latina, perdeu toda sua reserva em dólar e não pôde pagar a dívida. Com o choque dos juros, perdeu-se o mercado de exportação e houve forte elevação da dívida externa, já que 56% da dívida externa pública carregavam taxas de juros flutuantes. Com a súbita valorização do dólar, a inflação interna saiu de controle.

A crise cambial de 1982 marcou a quebra da estratégia desenvolvimentista e fiscal do Estado, que se encontrava esmagado pelo ônus da dívida externa, que por sua vez foi estatizada, pela perda de receitas e tendo que enfrentar demandas sociais e econômicas crescentes.

Durante a década de 1980 uma nova política foi iniciada e a aceleração inflacionária chegou perto de 100% ao ano em função do aumento dos preços públicos e da maxidesvalorização cambial, que aumentou o custo dos produtos importados. A resistência popular em ascensão impôs a adoção do reajuste semestral dos salários.

Houve aumento do processo especulativo, que ocorreu por duas razões: maxidesvalorização cambial, que rompeu a prática de mais de uma década de minidesvalorizações; e prefixação, que provocou grande perda e fuga dos ativos financeiros, direcionando os recursos para a especulação com estoques e, principalmente, para a antecipação de importações (Bresser Pereira, 1992).

Posteriormente à moratória mexicana, o Brasil implementou, em 1983-1984, um ajuste recessivo, sob tutela do Fundo Monetário Internacional (FMI). A prioridade foi o combate ao desajuste externo mediante a geração de *superávit* comercial. Naquele momento, os países da periferia capitalista foram obrigados a entrar em uma política de geração de *superávits* para fazer frente aos serviços da dívida externa. Esses países foram praticamente capturados pelo sistema financeiro internacional, que causou constrangimento ao seu desenvolvimento e pôs fim à prosperidade do pós-guerra.

O aprofundamento das dificuldades econômicas no fim dos anos 1980 incentivou o discurso voltado para as reformas liberais e contrário à concepção de desenvolvimento baseado na participação do Estado. A vitória de Collor de Mello nas eleições presidenciais de 1989 se inseriu nesse contexto. Com o novo governo, teve início a abertura comercial e financeira da economia brasileira. Era o fim da chamada "era Vargas" e o primeiro ensaio de implantação de um governo neoliberal, em sintonia com o resto da América Latina e o mundo.

O Plano Real apresentado em 1994 tornou-se o plano brasileiro de estabilização mais bem-sucedido entre todos os que foram lançados desde o início dos anos 1980. A política monetária estabilizadora teve por instrumento principal, até 1998, a ancoragem da moeda ao dólar, sustentada pela manipulação da taxa de juros da dívida pública. Depois da quebra do Brasil, em1999, o regime cambial foi sucedido pela livre flutuação, e a taxa de juros passou a ter como objetivo a meta de inflação. Foi eliminada a via inflacionária como forma de financiamento do Estado. A emissão de dívida pública passou a ser o meio principal para custear o *déficit*. O *superávit* primário passou a ser a principal forma de controlar a tendência à contínua elevação da dívida pública bruta e líquida devido aos juros e à assunção de perdas privadas no câmbio, outra vez sem sucesso.

O equilíbrio das contas externas, fluxos de comércio e de capitais não tinha relevância para a política econômica. *Déficits* ou *superávits* externos em transações correntes eram considerados temporários

e importantes indicadores da competitividade externa. Esses *déficits*/*superávits* seriam corrigidos automaticamente pela valorização/desvalorização da moeda e, de forma mais fundamental, por medidas imediatas de recuperação sustentada da eficiência interna: elevação da produtividade do trabalho, redução imediata de seu custo unitário e modernização tecnológica.

O Plano Real foi peça-chave para a consolidação do neoliberalismo no Brasil, com a implantação de um sistema financeiro e a reforma da dívida pública em títulos, que permitiram a sua dominância sobre a economia nacional. O plano ainda debelou a inflação, graças ao congelamento da renda popular e ao apoio incondicional das classes dominantes. O novo sistema financeiro institucionalizou o mecanismo de dominância do capital especulativo: *superávit* fiscal e garantia de taxa real positiva para a dívida pública e câmbio flutuante, o que representou a liberdade de movimento do capital. Houve ainda a regressão/desnacionalização de setores da indústria e a ampliação das assimetrias tecnológicas em relação ao centro capitalista; a manutenção de uma política monetária retroalimentada pelas maiores taxas de juros do mundo com o objetivo de atrair capitais cada vez mais de curto prazo para fechar o balanço de pagamentos; a burla – através de anexos e portarias do Banco Central – da legislação protetora contra a especulação financeira em vigor desde 1962, garantindo a liberalização completa da conta de capitais do balanço de pagamentos.

Essa liberalização de entrada de capital financeiro, acompanhada de uma doutrina econômica pautada na redução do papel do Estado, impactou de maneira significativa a transformação do porto de Salvador, que por sua vez acompanhou a tendência de transformações ocorridas nos portos em todo o mundo desde o fim da Segunda Guerra Mundial. Jordi Ibarz Gelabert (2016) fez uma análise do que chamou de lenta revolução, ou seja, as transformações portuárias recentes.

Segundo Gelabert (2016), algumas das transformações espaciais nos portos, consequências do avanço do estágio atual do capitalismo, têm impactado drasticamente a redução da mão de obra,

o deslocamento dos portos para zonas distantes dos centros populacionais, o aparecimento de novos tráfegos voltados para o turismo e a requalificação dos espaços tradicionais. O fechamento do canal de Suez (1967-1975), as crises econômicas e a recessão mundial iniciada em 2008 tiveram grande importância para o tráfego portuário, assim como a liderança dos Estados Unidos no período e o crescimento da concorrência chinesa. Outros fatores de destaque são a existência de diferentes lugares de produção e consumo e a necessidade de extração de matérias-primas nos próprios locais onde elas se encontram.

As mudanças relacionadas às navegações oceânicas podem ser observadas em duas grandes fases: o comércio de granéis líquidos e sólidos e a conteinerização. A primeira revolução tecnológica no transporte marítimo do pós-guerra adveio do rápido crescimento dos navios de transporte de óleo cru, assim como de carvão e aço. A essa revolução somam-se o desenvolvimento de transportes cada vez mais rápidos e a construção de terminais especializados. Diversos métodos passaram a ser adotados a fim de qualificar a carga e a descarga, como foi o caso da paletização, um passo prévio para a conteinerização.

Outra forma de movimentação portuária foi o sistema *roll-on*/*roll-off*, que consiste na carga e descarga dos navios de forma horizontal, através de reboques puxados por cavalos mecânicos. Esse sistema implicou a construção de navios adaptados, com grandes portalós na proa ou na popa, para permitir a entrada rolante dos reboques.

A conteinerização fez modificar a relação entre capital e trabalho. O capital variável começou a decrescer em relação aos investimentos requeridos para o capital constante. Os primeiros contêineres tinham longitude de 20 pés e utilizavam a estrutura portuária disponível. Mas logo uma infraestrutura adequada à inovação fez-se necessária: novas gruas, maiores e mais potentes, melhoramento nos pavimentos e edificação de terminais especializados foram algumas das mudanças que acompanharam a exigência cada vez maior de espaços para a nova forma de estocar as mercadorias. Houve redução do número de trabalhadores portuários e perda de sua importância.

> A difusão da conteinerização não foi um processo uniforme; em geral se materializou a partir de mudanças da economia global. Na maior parte das vezes pode-se distinguir para cada porto quatro fases ou momentos deste processo. Em primeiro lugar, a adoção do sistema, depois uma fase de crescimento e aceleração; em terceiro lugar o momento da máxima expansão, para se chegar a uma quarta fase de estabilidade ou maturidade. Em termos econômicos foram percebidos quatro estágios de difusão o período entre 1956 a 1965 foi o momento da inovação e da primeira adoção; de 1966 e 1974, a fase da internacionalização; de 1975 a 1983, a da adoção mundial e da intensificação do seu uso; e de 1984 a 2008, a da admissão generalizada e do crescimento de sua utilização (Gelabert, 2016, p. 426).

Para a Bahia, as modificações, tanto operacionais e infraestruturais quanto da redução do papel do Estado com a privatização do porto, se deu a partir da década de 1980. A construção do porto de Aratu, também administrado pela Codeba desde a década de 1970, pode ser compreendida pela tendência contemporânea de deslocamento dos grandes portos para fora das áreas urbanas. Sua operação inicial compreendia um terminal de granéis sólidos, um de granéis líquidos e mais um terminal para produtos gasosos. A companhia regularizou também terminais privativos de Temadre, Usiba, Dow Química, Baroide, Cimento Aratu, São Roque e Base Naval de Aratu e manteve o porto de Malhada, em Ilhéus.

No dia 22 de setembro de 1982, inaugurou-se, oficialmente, pela Hipermodal, uma linha de operações tipo *roll-on*/*roll-off* entre os portos de Salvador e de Santos, o que marcou o início das operações modernas no porto soteropolitano. A cerimônia de inauguração ocorreu no convés do navio Mercandiam President, de bandeira dinamarquesa, arrendado à Hipermodal. Naquele mesmo ano, regularizaram-se os terminais privativos pertencentes a Mendes Júnior, Ultratec, Sociedade Algodoeira Nordeste Brasileira, Indústria de Mamona da Bahia, Imbrapa e Equipetrol (Rosado, 2000).

Em 1º de maio de 1985, a Codeba estabeleceu o berço de atracação para navios porta-contêineres, fixando normas para uso do berço sul do cais de 10 metros (trecho IV) como preferencial para navios que operam exclusivamente com contêineres (Rosado, 2000).

A extinção da *holding* que administrava os portos brasileiros (Portobrás) ocorreu através da Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990, regulamentada pelo Decreto nº 99. 226, de 27 de abril de 1990, que determinaram, entre outras coisas, a dissolução ou privatização de diversos órgãos e entidades da administração pública, entre eles a Portobrás:

> LEI Nº 8.029, DE 12 DE ABRIL DE 1990.
>
> Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da Administração Pública Federal, e dá outras providências.
>
> O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
>
> Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
>
> Art. 4º É o Poder Executivo autorizado a dissolver ou a privatizar as seguintes entidades da Administração Pública Federal:
>
> I. **Empresa de Portos do Brasil S.A. – PORTOBRÁS;**
>
> II. Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU;
>
> III. Companhia Auxiliar de Empresas Elétricas Brasileiras – CAEEB;
>
> IV. Petrobrás Comércio Internacional S.A. – INTERBRÁS;
>
> V. Petrobrás Mineral S.A. – PETROMISA;
>
> VI. Siderurgia Brasileira S.A. – SIDERBRÁS;
>
> VII. Distribuidora de Filmes S.A. – EMBRAFILME;
>
> VIII. Companhia Brasileira de Infra-Estrutura Fazendária – INFAZ.

Brasília, 12 de abril de 1990; 169° da Independência e 102° da República.

Fernando Collor
Bernardo Cabral
(BRASIL, 1990, grifo nosso)

Além das empresas de administração pública, a lei ordenava também a privatização de diversas autarquias. Era o início da implementação da lógica neoliberal, com redução do papel do Estado na economia, iniciado no curto governo de Fernando Collor de Melo, e que teve continuidade no governo de Fernando Henrique Cardoso. Com o fim do monopólio estatal, as atribuições e o armazenamento de cargas foram transferidos para operadores portuários. Na prática, a medida implicaria o arrendamento de terminais e empresas privadas, como ocorreu com o terminal de contêineres explorado pela Tecon S.A concorrendo com a Intermarítima.[49]

Em 19 de dezembro daquele mesmo ano foi celebrado um convênio entre a União e a Codeba, por meio do Departamento Nacional de Transportes Trans aquaviários (DNTA) e da Secretaria de Transportes do Ministério da Infraestrutura, para descentralização da administração dos serviços hidroviários e incorporação à Codeba da Hidrovia do São Francisco e do porto de Aratu. (Rosado, 2000).

No ano de 1993 foi publicada a LMP, que tratou do regime jurídico de modernização dos portos organizados e das instalações portuárias. Entre os objetivos que foram publicados, destacam-se:

- Descentralizar a gestão dos portos públicos com a criação de Conselhos de Autoridade Portuária – CAP – formados por representantes de poder público, das empresas privadas e dos trabalhadores do setor;
- Transferir das companhias docas para os operadores portuários a atribuição de movimentar e armazenar

[49] *Correio da Bahia*, 13 jul. 2003.

mercados destinados a embarques ou provenientes de transportes aquaviários realizado na área do porto organizado;

- Autorizar os terminais marítimos de propriedade privada a efetuar a movimentação de carga de terceiros;
- Ampliar e aparelhar os portos com recursos da iniciativa privada, promovendo o arrendamento de áreas e de instalações de portos públicos;
- Reorganizar o trabalho nos portos, devendo os operadores portuários, devidamente credenciados, constituir, em cada porto, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho (OGMO) para atendimento dos serviços inerentes aos portos, que será realizado por trabalhadores com vínculo empregatício com prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos;
- Ao OGMO, e não mais aos sindicatos, coube a execução das atividades específicas nos portos (Brasil, 1993).

No primeiro artigo da LMP, o texto que trata da função da União no que tange à exploração, diretamente ou mediante concessão, do porto organizado traz em seu parágrafo segundo que a concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos. O artigo 34 complementa que é facultado à administração do porto o arrendamento de terrenos e instalações portuárias dentro da área do porto, sempre por meio de licitação (Brasil, 1993).

O artigo quarto, alínea segunda, parágrafo segundo, prevê que a exploração da instalação portuária poderá ser feita sob as modalidades de uso público, de uso privado, exclusivo para a movimentação de carga própria, e misto para a movimentação de carga própria e de terceiros.

O artigo oitavo tornou dispensável a presença dos operadores portuários em diversas situações: quando as operações puderem ser feitas

pelas próprias tripulações; na execução de obras de serviços públicos diretamente pelos poderes públicos, por intermédio de concessionárias ou empreiteiros; no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca voltados ao abastecimento de mercados municipais; na navegação interior e auxiliar; no transporte de mercadorias líquidas e a granel; no transporte de mercadorias sólidas e a granel, quando a carga e a descarga forem feitas por aparelhos mecânicos automáticos; em cargas de áreas sob controle militar, materiais de estaleiros, construção e reparação naval; peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; combustíveis e lubrificantes à navegação.

A nova legislação foi fruto de uma forte campanha feita por empresários do setor junto à opinião pública e representou uma drástica redução da influência dos sindicatos de trabalhadores nas operações portuárias, com a consolidação de um novo modelo de relação entre capital e trabalho. Além de privatizar todos os terminais importantes e afastar o setor público dos serviços de capatazia, a lei passou a permitir que o capital privado atuasse no serviço portuário através de arrendamento, permanecendo a administração do porto a ser exercida diretamente pela União, ou pela concessionária do porto organizado, de tal forma que, em 30 de janeiro de 1997, foi publicada pelo Ministério dos Transportes a relação dos contratos de arrendamento efetivados anteriormente à LMP nas áreas do porto de Salvador, Aratu e Ilhéus.

Desde então, o processo de privatização das operações do porto de Salvador não mais parou. Em 24 de fevereiro de 1997 foi a vez das operações de trigo, por meio do Moinho da Bahia S/A, a primeira instalação privada no porto organizado de Salvador. Em 12 de março foi lançado o programa de arrendamento das áreas de instalações portuárias na Bahia (Proap). Foram oferecidas condições para arrendamento do terminal de contêineres e cargas pesadas do porto de Salvador à empresa Wilport Operadores Portuários S/A, do grupo Wilson Sons, em dezembro de 1999. A empresa arrematou a área em leilão realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro pelo preço de R$ 37.641.000,00, compreendendo 443,65 m^2 com dois berços de atracação – local que passou a movimentar 240 mil t de mercadorias (Rosado, 2000). No ano 2000, o governo

Fernando Henrique Cardoso determinou, conforme sua política de desestatização, a transferência para a iniciativa privada das operações portuárias das Companhia Docas. Em 14 de março daquele mesmo ano a Codeba deixou de operar o terminal de contêineres do porto de Salvador, passando o serviço para a Wilport Operadores Portuários S/A.

No ano 2000, constavam no quadro de operadores portuários privativos qualificados para o porto organizado de Salvador: Lenchmann Agências Marítimas S/A, Marítima de Agenciamento e R. Ltda; Internacional Serviços Marítimos Ltda., Caboto Comercial e Marítima Ltda., Transchem Salvador Agência Marítima Ltda., Agência Marítima Brandão Filhos, Nornave Agência Marítima Ltda., Bahiaship Agência Marítima Ltda., Agência Marítima Granel Ltda., Intermarítima Terminais Ltda., Wilport Operadores Portuários, José Rubem Transporte e Equipamentos Ltda., Lynx Comercio Serviço Representação e Consultoria Ltda., Logistics Leader Ltda., São Saruê Locação e Serviços Ltda., Terminal Portuário de Cotegipe e Terminal de Contêineres de Salvador (Tecon Salvador).

Em 13 de maio de 1999, data de comemoração de 86 anos da inauguração da primeira etapa do porto organizado de Salvador, em vez de presentes, os trabalhadores receberam a decisão, por unanimidade, do Tribunal Regional do Trabalho a respeito do dissídio coletivo da categoria, que transferiu a escalação das equipes para o Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário dos Portos de Salvador e Aratu (OGMOSA), o que barateou o custo da mão de obra e fez avançar a implantação da LMP em Salvador e Aratu.

Atualmente, a composição dos trabalhadores portuários no porto de Salvador chama a atenção pelo baixo valor das remunerações, por sua maioria composta por trabalhadores técnicos ou de segurança, além da média avançada de idade, como mostra a Tabela 6, com dados referentes a março de 2016 apresentados pelo Plano de Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias.

Tabela 6 – Trabalhadores portuários do porto de Salvador

Cargo	Quantidade	Média de idade	Em vias de se aposentar	Média de salário base mensal (em r$)
Agente	7	57	2	1.534
Analista portuário	1	63	1	4.103
Assistente técnico operacional	2	53		1.750
Assistente técnico administrativo I	1	39		1.689
Assistente técnico administrativo II	1	57	1	2.788
Fiel de armazém II	5	61	4	2.360
Fiel de armazém I	1	55		1.948
Guarda portuário	5	43	1	1.115
Guarda portuário	26	39		2.107
Inspetor da guarda portuária I	4	58	2	1.640
Rondante	1	72	1	1.386
Técnico portuário	13	52	4	2.355
Técnico seg. trabalho	1	56		2.214
Técnico sistemas portuários	4	60	2	2.788
Total geral	**72**	**49**	**18**	**2.067**

Fonte: Codeba – março/2016. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias.

Em 2001, a Lei nº 10.233 estabeleceu a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e outorgou algumas atribuições anteriormente de responsabilidade do Ministério dos Transportes, como a indicação dos presidentes dos Conselhos

de Autoridade Portuária (CAP) para agir como instância de recurso em questões referentes a solicitações de arrendamentos de áreas e instalações portuárias. Já o Ministério dos Transportes permaneceu com as atribuições de formular, coordenar e supervisionar as políticas nacionais para os portos e promover o planejamento estratégico dos meios de transporte sob sua jurisdição (Brasil, 2001).

No contexto federal, a União passou a ter as funções regulatórias de supervisão da atuação das administrações portuárias e implantação e preservação de um mercado concorrencial entre portos. Para exercer essas funções regulatórias em conjunto com o Ministério dos Transportes, estabeleceu como objetivos da criação da ANTAQ:

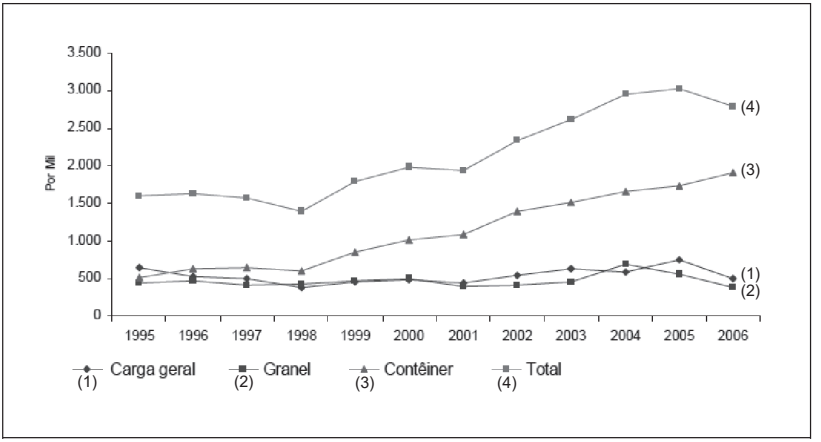
1. estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias;
2. celebrar atos de outorga de concessão de portos públicos e de autorização para terminais de uso privativo;
3. supervisionar e fiscalizar as atividades das administrações portuárias;
4. elaborar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços portuários;
5. propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas do subsetor (Brasil, 2001).

Além dos investimentos privados, o elevado ritmo de crescimento alcançado pela Codeba no início do século XXI ocorreu em razão do aumento da movimentação de nafta, de fertilizante no porto de Aratu, de soja no porto de Ilhéus e do desempenho dos contêineres, totalmente movimentados no porto de Salvador. Após o ano de 2005, observa-se que houve retração nesse ritmo, provavelmente devido à queda dos preços das *commodities*.

Rios (2008) analisou a evolução da movimentação de carga correspondente aos anos de 1996 até 2006, período do engajamento da Codeba no processo de modernização dos portos organizados, iniciado em 1996, e concluído no ano de 1999 com a privatização dos

serviços de embarque e desembarque, por meio da realização do leilão do Terminal de Contêineres, Cargas Pesadas e Unitizadas do porto de Salvador. Para esse recorte temporal tem-se uma linha evolutiva no crescimento do volume total de carga movimentada, passando de 1.634.512 t em 1996 para 2.799.371 t no ano de 2006, correspondente a uma taxa anual de crescimento geométrico de 5,53%, significa que a quantidade acrescida na movimentação para o decênio estudado foi de 55,3% (Gráfico 1).

Gráfico 1 – Evolução da movimentação de carga do porto de Salvador – 1995-2006



Fonte: Rios (2008).

Rios apontou três momentos distintos e complementares:

1. 1996 a 1998: corresponde à fase de adequação das modificações sancionadas pela LMP, distinguindo-se pela acentuada tendência de queda iniciada a partir do resultado de 1996 (1.635.000 t). Essas quedas progressivas foram motivadas pela acentuada contração nas exportações que atingiu quase todos os itens da pauta, sobretudo produtos químicos e siderúrgicos. Enquanto as importações evoluíram em sentido contrário, os efeitos sobre a movimentação total foram minimizados.

2. 1999 a 2001: representado pelo crescimento gradual resultante do aumento da movimentação de contêineres, aliado à armazenagem dos carros da Ford e à melhoria de antigos contratos de arrendamento e a incorporação de novos, sobretudo a do TECON. Porém, o ano de 2001 totalizou 1.939.000 toneladas contra 1.992.000 registradas em 2000, representando uma queda de 2,7%.
3. 2002 a 2006: período marcado por quatro anos de sucessivos recordes na movimentação de carga (2002 a 2005), foi tomado como base no incremento das cargas conteinerizadas. O porto atingiu seu auge ao superar a barreira de 3 milhões de toneladas em 2005. Foram 3,36 milhões de toneladas, 3% a mais que o registrado no ano de 2004, marcando uma sequência de novos recordes, tanto no volume total de carga quanto em quantidade de contêineres. Seguindo a explanação, houve retração em 2006, com queda para 2,8 milhões de toneladas, ou 7,8% a menos. O resultado negativo decorre da desativação das operações com veículos da Ford, além da perda parcial do trigo em grão, desviado para um terminal concorrente.

Dados fornecidos pela Codeba para períodos posteriores à pesquisa realizada por Rios revelam que a sequência de queda no volume de carga total movimentada continuou no ano de 2007, marcado pelo início da chamada crise imobiliária que explodiria no ano seguinte, com epicentro no mercado financeiro, especialmente nos Estados Unidos, trazendo graves consequências para todo o mercado mundial. Mesmo com certa recuperação nos anos seguintes, em 2010 ocorreu nova tendência de queda, provavelmente acusando a perda no valor das *commodities* como extensão da crise mundial.

Atualmente, as principais mercadorias movimentadas no porto de Salvador são: granéis sólidos (trigo e grãos); granéis líquidos (asfalto); carga em contêiner (celulose, alimentos, equipamentos, produtos petroquímicos, pneus, peças automobilísticas, papel, cacau, sisal, produtos químicos); e carga geral (siderúrgicos, granito, celulose), conforme as Tabelas 7e 8.

Tabela 7 – Movimentação por tipo de carga no porto de Salvador

(Continua)

	Ano						
	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
Movimentação total	4.181.175	3.596.812	3.639.899	3.957.041	4.319.596	4.135.877	2.138.731
Exportação	1.810.954	1.804.623	1.768.897	1.747.175	1.843.364	1.984.794	1.112.999
Importação	2.370.221	1.792.189	1.871.002	2.209.866	2.476.232	2.151.083	1.025.732
Granéis sólidos	1.222.181	457.656	376.197	524.970	687.888	317.395	166.397
Exportação	0	8.564	0	0	0	0	0
Importação	1.222.181	449.092	376.197	524.970	687.888	317.395	166.397
Carga geral solta	249.374	260.978	227.726	196.516	201.536	256.467	127.622
Exportação	217.937	205.009	173.717	138.581	145.641	153.271	101.326
Importação	31.437	55.969	54.009	57.935	55.895	103.196	26.296
Carga em contêiner	2.709.620	2.878.178	3.035.976	3.235.555	3.430.172	3.562.015	1.844.712
Exportação	1.593.017	1.591.050	1.595.180	1.608.594	1.697.723	1.831.523	1.011.673
Importação	1.116.603	1.287.128	1.440.796	1.626.961	1.732.449	1.730.492	833.039

(Conclusão)

	Ano						
	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
Contêiner em unidades	150.011	154.897	163.776	173.003	175.966	177.900	91.747
Exportação	75.870	77.474	80.822	86.880	89.158	89.223	46.921
Importação	74.141	77.423	82.954	86.123	86.808	88.677	44.826
Contêiner em TEU	234.049	242.421	255.365	266.789	274.383	276.523	140.706
Navios de passageiros	121	121	116	88	85	64	39
Número de embarcações	1.008	977	905	1.110	1.072	1.041	526

Fonte: Codeba. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias.

Tabela 8 – Movimentação dos principais produtos do porto de Salvador (*) – 2010 a junho de 2016

(Continua)

Principais produtos	Ano						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Importações							
Trigo	320.859	314.457	301.739	294.073	341.779	268.475	151.606
Produtos químicos	267.162	303.369	271.122	310.816	312.873	366.819	190.999
Produtos alimentícios	53.855	91.436	113.449	119.178	96.611	127.588	78.132
Arroz	131.686	156.861	181.481	225.340	230.322	236.645	135.784
Equipamentos	104.455	171.515	166.462	190.496	210.186	175.649	70.577
Minérios	169.940	142.441	74.458	230.897	367.553	68.326	15.055
Papel	66.937	62.683	55.388	61.989	86.040	76.399	32.057
Exportações							
Plásticos petroquímicos	467.467	436.792	491.723	425.609	509.148	523.840	345.907
Produtos siderúrgicos	150.484	161.187	67.293	162.508	190.663	207.118	113.040
Ferro liga	64.356	62.432	64.572	68.564	65.692	52.203	71.898
Frutas e sucos	110.434	106.751	148.090	130.433	110.719	139.484	32.331

(Conclusão)

Principais produtos	Ano						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Granito	32.500	32.573	22.338	15.600	22.961	13.881	15.493
Celulose	410.216	377.427	378.118	378.956	412.368	422.290	219.911
Peles e couros	28.419	23.969	20.603	22.090	18.344	13.230	10.420
Cacau e derivados	36.497	37.325	27.489	19.350	23.714	28.912	16.254
Sisal e derivados	55.274	71.899	65.595	50.495	62.224	53.745	30.128
Fumo e derivados	2.306	3.116	3.244	1.750	2.877	2.741	1.396
Equipamentos	77.547	86.669	69.203	63.049	19.264	7.117	949

Fonte: Codeba. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias.

Pode-se então afirmar que o porto de Salvador continua exercendo papel importante para a economia baiana, se destacando na movimentação de contêineres, de cargas gerais, trigo, celulose e frutas, beneficiado, entre outros fatores, por sua posição estratégica em relação ao continente europeu e ao Mercosul. Sua área de influência inclui, além da Bahia, o norte de Minas Gerais, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. É também um dos principais destinos das rotas de cruzeiros marítimos do litoral brasileiro (CODEBA).

A Região Metropolitana de Salvador (RMS) constitui a sua *hinterland* principal devido ao Centro Industrial de Aratu (CIA), ao polo petroquímico em Camaçari e a várias outras empresas que o utilizam para exportação e importação. Dentre os mais diversos usuários que recorrem ao porto, cerca de 40% do volume de carga movimentada advêm da RMS e se encontram em um raio máximo de 110 km. Até a primeira década do século XXI, o porto de Salvador tinha 2.092 metros de cais acostável e nove armazéns de carga, que somavam uma capacidade de armazenagem de 81.704 m^3. Segundo Rios (2008), a área correspondente ao porto poderia ser subdividida em seis trechos.

O primeiro trecho representa o cais de uso público, com profundidade de 8 m e comprimento de 383,6 m, no qual se localizam os armazéns A1 e A2, com capacidades brutas de estocagem de 9,6 mil m^3 e 16,8 mil m^3 respectivamente, utilizados para a estocagem de trigo e malte em grãos – área que foi incluída em projeto de readequação visando a um empreendimento voltado para lazer e turismo.

O segundo trecho corresponde ao de cais de uso público, com profundidade de 9,20 m, comprimento de 300 m e 28,5 m de largura, aparelhado com quatro guindastes de pórtico de 3,2m, podendo atracar dois navios simultaneamente. Nesse setor, há os armazéns A3 e A4, com capacidades brutas de 8 mil m^3 e 7,2 mil m^3, respectivamente, destinados à estocagem de celulose, produtos químicos, petroquímicos e siderúrgicos, sisal e papel.

O terceiro representa o cais comercial de uso público com comprimento de 1.086 m e profundidade variando entre 8 m e 10 m, com capacidade de atracamento de até quatro navios simultaneamente. Esse cais é dotado de uma galeria subterrânea com transportador de corrente para trigo a granel que atende às importações do moinho Santista, com silos e demais instalações fora dos limites da área portuária. Aparelhados por oito guindastes de pórtico de 3,2 t e um de 6,3 t e uma torre sugadora para 150 t/h, além de um sistema transportador subterrâneo, torre de transferência/pesagem para trigo a granel que atende ao moinho J. Macedo, também com instalações complementares fora do porto, além de quatro armazéns (A5, A6, A7 e A8) de uso público, com capacidade bruta de 12 mil m^3; 8 mil m^3; 5,6 mil m^3 e 6,4 mil m^3, respectivamente, que servem para o armazenamento de produtos químicos, petroquímicos e siderúrgicos, sisal, peças e equipamentos, trigo e malte em grãos etc. Além desses armazéns, há ainda o A9, onde funciona a sede da Codeba e uma Estação de Passageiros para atendimento ao turismo dos navios atracados nesse trecho.

No trecho quatro, localiza-se o cais de uso exclusivo da Tecon Salvador S.A, com profundidade de 12 m e comprimento de 240 m e capacidade para atracar um navio. O cais é aparelhado com um guindaste de pórtico de 12 t, um de 6,3 t e um de 32/40 t. Esse trecho foi arrendado à empresa Tecon Salvador S.A. por 25 anos, e nele foram instalados um armazém e novos equipamentos para a movimentação de carga solta e de contêineres. As principais cargas movimentadas são: produtos siderúrgicos e petroquímicos, granito e mármore em blocos, automóveis, sisal, frutas, sucos etc.

O cais público de uso privado (trecho cinco, ou cais Água de Meninos) também foi arrendado à empresa Tecon Salvador S.A., com profundidade de 12 metros e comprimento de 210 m, o que possibilita a atracação de navios de até 210 metros. Éaparelhado com dois portêineres (guindastes apropriados para a colocação de contêineres nos navios). Esses trechos constituem o terminal de contêineres, com capacidade operacional média de 36,8 contêiner/hora. Os espaços arrendados dispõem de um pátio com capacidade de estocagem de 5 mil TEUs que passou por

uma série de alterações físicas para que fosse adaptado ao funcionamento especializado no transbordo de contêineres.

O seguimento seis (rampa para Ro-Ro), então desativado, era anteriormente utilizado para desembarque de veículos da Ford. Em 2006, a empresa transferiu essas atividades para seu porto privativo, Ponta de Lages10, na baia de Aratu.

A localização do porto em uma área central da cidade fez com que o acesso à via tenha se tornado um dos grandes gargalos apontados pelos administradores. Esse problema só veio a ser reduzido após a construção da via Portuária, que contou com investimentos do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). A retirada da atividade de armazenamento de contêineres das proximidades do porto de Salvador contribuiu para solucionar a falta de espaço físico para a movimentação e estocagem dos contêineres. A tendência de crescimento na movimentação e a ampliação dos equipamentos específicos para a movimentação desse tipo de carga impulsionaram a pulverização dessas atividades ao longo da BR-324.

Informações mais atuais acerca da descrição do porto de Salvador trazem as seguintes características (CODEBA)[50] 2.092 metros de cais acostáveis; profundidade de -8 (armazéns um e dois), de -12 (armazéns três e quatro), de -10 (armazéns 5 a 8) e de -15 no terminal de contêineres e no cais de ligação; nove armazéns da carga; disponibilidade do cais para 10 navios atracados simultaneamente; frequência média de 75 navios aportados por mês. As instalações correspondem ao moderno terminal de contêineres; seis portêineres; oito empilhadeiras; três empilhadeiras para contêineres vazios; e oito pórticos tolantes sobre pneus (RTG), somando a capacidade de movimentação de carga de 5 milhões de toneladas ao ano.

Em abril de 2012, foram iniciadas as obras de construção do novo Terminal Marítimo de Passageiros e do Receptivo Turístico do porto de Salvador, localizados na extremidade sudoeste do porto, onde existiam dois armazéns que foram removidos. A obra foi finalizada em dezembro de 2014 e contou com recursos do PAC, no valor

[50] Disponível em: http://www.codeba.gov.br Acesso em: 16 nov. 2023.

de R$ 40,7 milhões. Coube ao arrendatário investimentos estimados em R$ 7 milhões, contemplando apenas equipamentos para melhorar e aperfeiçoar a operacionalidade do terminal. O arrendamento do terminal foi licitado no dia 24 de maio de 2016 apresentando uma área total de 10.907 m^2 dividida em três partes: área de esplanada/apoio, com 3.645,71 m^2; estacionamento/sistema viário, com 4.538,22 m^2; e a do prédio do terminal de passageiros, com 2.723,72 m^2, como demonstra a Imagem 11 (*QR code*).[51]

IMAGEM 11 – Terminal de passageiros do porto de Salvador

Fonte: https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-04/terminal-de-passageiros-do-porto-de-salvador-sera-arrendado-ao-setor-privado# /. Acesso em: 17 out. 2023.

Em 2015, o porto movimentou um total de 4,3 milhões de tonelada, sendo que o seu terminal de contêineres atingiu o recorde de operação, com 290,2 mil TEUs. Nos últimos anos, o porto de Salvador tem recebido substanciais investimentos na sua infraestrutura, a exemplo da via Expressa, da dragagem de seu canal de acesso, da construção do novo terminal marítimo de passageiros e da modernização e compra de novos equipamentos para o terminal de contêineres. No total, foram investidos no período citado mais de R$ 800 milhões.

[51] CODEBA. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias, p. 50.

IMAGEM 12 – Planta geral do porto de Salvador

Fonte: https://www.codeba.gov.br/eficiente/sites/portalcodeba/pt-br/porto_salvador.php?secao=porto_salvador_planta_geral. Acesso em: 01 nov. 2023.

A planta geral do porto de Salvador, conforme Imagem 12 (*QR code*) nos mostra a área ocupada. Os atuais arrendatários são: Tecon Salvador (área arrendada – 118 mil m^2; movimentação, embarque e desembarque de carga); Intermarítima (área arrendada – 20 mil m^2; movimentação e armazenamento de carga); Internacional (área 1) (área arrendada – 500 m^2; apoio operacional); Internacional (área 2) (área arrendada – 550 m^2; operação – apoio operacional); e J Macedo (área arrendada – 840 m^2; operação – passagem).

No ano de 2017, o Tribunal de Contas da União (TCU) notificou o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Tecon Salvador e a Codeba acerca de denúncias de possíveis irregularidades no processo da prorrogação antecipada do contrato de arrendamento do Terminal de Contêineres de Salvador até março de 2050. A contestação teve como base elementos como o suposto monopólio e concentração de mercado na movimentação de contêineres no porto e a ampliação da área arrendada em detrimento da realização de nova licitação para um segundo terminal no local. O TCU determinou ainda que o Ministério e a ANTAQ realizem estudo detalhado para fundamentar a revisão das tarifas-teto e das cestas de serviços praticadas no referido contrato, com base em

análises de concorrência e mercado que justifiquem os valores fixados e os itens sob regulação ou em regime de livre negociação, de modo que as atividades econômicas do terminal espelhem as condições de um mercado em competição equilibrada. Foi determinado que um plano de ação detalhado, com cronograma e apontando os responsáveis por cada iniciativa, deveria ser enviado ao TCU em até 30 dias. Na denúncia ao TCU, foi noticiada a existência de condenações do TECON pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) em razão do abuso de posição dominante, com prejuízos à concorrência.[52]Em 2019, a 12ª Vara Federal da Bahia determinou liminarmente a suspensão das obras de ampliação do Terminal de Contêineres previstas no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) da União, projeto orçado em R$ 715 milhões. A decisão judicial atendeu a pedido do Ministério Público Federal (MPF) para anular efeitos do aditivo que prorrogou a concessão à Tecon antecipadamente.[53]

Foram apontados elementos de ilegalidade na resolução da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que aprovou o aumento do prazo da concessão. Com o negócio, o grupo Wilson Sons ampliou a área total arrendada no porto de 44,3 mil m^2 para 216,5 mil m^2, e o valor final da concessão passou de R$ 37,6 milhões para R$ 12,8 bilhões. Para o judiciário, não ficou comprovada inviabilidade técnica, operacional ou econômica de realização de licitação de novo arrendamento das instalações portuárias do Terminal de Salvador, vistas na Imagem 13 (*QR code*).

[52] *Atarde*, 11 jun. 2017.

[53] *Bahia Notícias*, 17 out. 2019.

IMAGEM 13 – Terminal de contêineres do porto de Salvador

Fonte: https://www.metro1.com.br/noticias/ justica/81719,justica-federal-determina-suspensao-de-expansao-do-porto-de-salvador. Acesso em 01 nov. 2023.

Outra denúncia, divulgada em 2020, aponta possíveis irregularidades e envolvimento de parlamentares, inclusive do líder do Governo Federal no Senado, suspeitos de receber pagamento de R$ 2 milhões em propina, e que teriam levado um empresário da Constremac Construções para participar de duas reuniões com o ministro da Infraestrutura. A delegada responsável pela investigação afirmou em despacho que foi usada influência em favor do empresário, que é investigado no alto escalão do Governo Federal, com o objetivo de conseguir audiência com outros políticos. Como consequência, o Fundo da Marinha Mercante, subordinado ao Ministério da Infraestrutura, publicou uma resolução com projetos prioritários para receber apoio financeiro e incluiu um projeto de R$ 131 milhões da Wilson Sons no Tecon Salvador.[54]

Temos então que a modernização do porto de Salvador e sua consolidação como porto de contêineres estão em sintonia com as mudanças nas formas de capitais. A internacionalização do capital e a hegemonia do capital financeiro com valorização do mercado de ações foram acompanhadas pela lógica das políticas neoliberais. São fenômenos que se desenvolveram nas últimas décadas do século XX e avançam no início do século XXI. A privatização das operações dos portos veio acompanhada por uma regulamentação do trabalho que reduziu muitos direitos e restringiu o papel dos sindicatos.

[54] *Atarde*, 25 ago. 2020.

A influência de empresas de capital estrangeiro e sua relação com esferas de poder estão associadas a privilégios obtidos ao longo da história do porto soteropolitano, como se deu com a procrastinação do cumprimento das condições estabelecidas no contrato de concessão para a construção do porto organizado, passando pelas seguidas alterações à medida que eram denunciadas as rupturas contratuais, as manobras de desvio de função como foi a de práticas abusivas em negócios imobiliários, chegando ao momento atual, em que se investigam ilegalidades no acordo de ampliação de prazo de concessão à empresa arrendatária. Há ainda outro aspecto a ser refletido, que trata do meio social em torno do bairro portuário, que sofre com um gradual processo de gentrificação, em consequência da subordinação aos interesses do capital privado.

Mudam as formas e arranjos de capitais e novas maneiras de exercício de hegemonia passam a determinar a continuidade do jogo de poder e de interesses.

CONSIDERAÇÕES FINAIS
Organizando as reflexões

A acumulação pré-capitalista, ou acumulação primitiva de capital, caracterizada pela hegemonia do capital comercial, gerou mercado consumidor, legou um exército de reserva para as indústrias e definiu o papel da produção campesina como fornecedora de matéria-prima e de alimentos para os centros urbanos. Além disso, consolidou o acúmulo de capital necessário para o investimento da explosão industrial observada na Inglaterra do século XVIII. A expansão externa dos sistemas de trocas e de expropriação de riquezas nas colônias corroborou essa construção, de forma que se pode afirmar que o capital acumulado pela exploração colonial e pelo tráfico de escravos contribuiu para financiar a construção do capitalismo.

O comércio tricontinental articulou o envio de mercadorias manufaturadas em fábricas inglesas para serem trocadas por escravos na África, que eram trocados por *commodities* produzidas nas Américas, as quais eram vendidas na Europa para consumo ou processadas nas fábricas inglesas. Inserido nessa lógica, o Brasil estabeleceu com Portugal uma relação caracterizada tanto pelo oligopsônio como pelo oligopólio. E foi o porto da Bahia o principal organizador do circuito de trocas entre a colônia e a metrópole.

Assim, o porto da Bahia se consolidou como o entreposto comercial mais importante das Américas, desempenhando importante papel na irradiação da colonização, já que se destacou como porto de escala para a carreira da Índia, função relevante para a manutenção de Portugal como império colonial. A sua situação geográfica fez do Brasil uma colônia de posição, combinando interesses econômicos e atraindo recursos oficiais e privados. Salvador, primeira capital do Brasil, função que exerceu até 1763, foi também articuladora fundamental do processo de colonização.

A exploração da madeira destinada à construção naval e à exportação, assim como a agricultura, encontrou estímulos mercantis externos, bem como uma variedade de outros produtos que se destinaram ao mercado interno. Produtos orientais e metropolitanos encontraram possibilidades de mercado consumidor, o que também ocorreu com o tráfico de escravizados. No século XVIII, a descoberta do ouro, a expansão demográfica e urbana do Centro-Sul, a ocupação, a colonização e as disputas das zonas austrais fizeram deslocar o centro administrativo e militar para o Rio de Janeiro. No entanto, entre 1790 e 1820, houve retomada do crescimento da economia açucareira, o que manteve a intensidade da atividade comercial portuária da Bahia.

A perda de importância no cenário nacional devido ao declínio da exportação de açúcar no século XIX foi compensada, de certa maneira, pelo aumento da população soteropolitana e do entorno, o que gerou uma demanda de alimentos que manteve a dinâmica comercial interna e foi consolidando o duplo papel do porto da Bahia (de ligação entre mercado produtor e mercado consumidor interno e de importador, exportador e reexportador do mercado internacional). Com o crescimento populacional, a cabotagem passou a ocupar lugar de destaque e atrair novos investimentos, uma vez que o aumento do mercado consumidor contrastava com a precariedade das vias terrestres.

Esse crescimento da demanda interna, bem como o ciclo de desenvolvimento do capitalismo europeu – que foi acompanhado da necessidade de exportação de capital visando à conquista de novos mercados consumidores e à aproximação de oferta de mão de obra e matérias-primas –, se refletiu, inicialmente, em investimentos nas estruturas urbanas e nos transportes. Assim, a Bahia do século XIX foi marcada pela crescente tensão entre as velhas formas de organização de capital e a forma capitalista propriamente dita.

Na região portuária de Salvador, essa tensão marcou a resistência dos trapicheiros ao processo de construção do porto moderno. Somente no início do século XX a construção do porto organizado, por meio de um contrato de concessão a uma empresa de capital francês,

transformou aquela realidade, mas mesmo assim não fez imediatamente desaparecer muitas das operações tradicionais, e pouco a pouco se consolidou a alienação do porto soteropolitano ao capitalismo financeiro. O porto organizado representou também o desenvolvimento urbano do bairro do Comércio.

Porém, a especulação financeira interessava mais que o investimento real, uma característica das grandes corporações por ações – ou da hegemonia do capital financeiro – que no Brasil se inseriu na ordem do capitalismo tardio. A relação de interesses dos grandes financistas como o poder público contribuiu para que a empresa cessionária, até a sua extinção, jamais entregasse a totalidade do projeto aprovado em 1905.

O porto organizado também é um porto concentrado, em comparação à dispersão das operações que caracterizaram as atividades que existiram ao longo da área portuária até as primeiras décadas do século XX; também é porto capitalista, considerando sua composição de capital e a introdução de tecnologia de valor agregado fabril em diversas etapas de suas operações. Foi transformado em um complexo de embarque, desembarque, transporte e estocagem de mercadorias, tal qual uma linha de produção, com forte utilização de maquinaria (capital fixo) e integrado aos modernos tipos de transporte, como os vapores e as ferrovias. Geograficamente, as paredes que se ergueram foram apartando o porto da dinâmica cotidiana da cidade, com significativo impacto cultural.

O processo que se iniciou ao final do século XIX foi se ampliando, porém só se completou com a substituição dos armazéns e de outras formas de estocagem de mercadorias pelas operações por contêineres, e com elas as novas ferramentas de logística e a internalização pelo setor portuário da reestruturação produtiva do capitalismo, o que, para o porto de Salvador, só ocorreu na década de 1980.

As três últimas décadas do século XX foram marcadas por profundas transformações que promoveriam a financeirização do capital, bem como alterariam significativamente os padrões de investimentos e as tecnologias associadas à produção. Impulsionou-se a globalização

financeira, internacionalizaram-se as operações dos Fundos de Pensão Mútuos e das Seguradoras com intensificação da concorrência entre esses fundos, bancos e agências que reúnem investidores e administram carteiras de ativos bastante diversificados. Abriram-se as portas para os ganhos de arbitragem e para a explosão de derivativos e *swaps*.

A liberalização da entrada de capital financeiro, acompanhada de uma doutrina econômica pautada na redução do papel do Estado, impactou de maneira significativa a transformação no porto de Salvador, que por sua vez acompanhou a tendência de transformações ocorridas nos portos de todo o mundo desde a fim da Segunda Guerra Mundial.

Algumas das transformações espaciais nos portos, consequências do avanço do estágio atual do capitalismo, têm impactado drasticamente a redução da mão de obra, o deslocamento de atividades portuárias para zonas distantes dos centros populacionais, o aparecimento de novos tráfegos voltados para o turismo e a requalificação dos espaços tradicionais. A primeira revolução tecnológica no transporte marítimo do pós-guerra adveio do rápido crescimento dos navios de transporte de óleo cru, assim como de carvão e aço. A essa revolução somam-se o desenvolvimento de transportes cada vez mais rápidos e a construção de terminais especializados. Diversos métodos passaram a ser adotados a fim de qualificar a carga e a descarga, como foi o caso da paletização, um passo prévio para a conteinerização.

A conteinerização modificou a relação entre capital e trabalho. O capital variável começou a decrescer em relação aos investimentos requeridos para o capital constante. Houve redução do número de trabalhadores portuários e a perda de sua importância. Para a Bahia, as modificações, tanto operacionais e infraestruturais quanto na redução do papel do Estado, com a privatização do porto, se deram a partir da década de 1980. Mas já no decênio anterior à construção do porto de Aratu, demonstrava a tendência de deslocamento das atividades portuárias para longe dos centros urbanos.

A modernização do porto de Salvador e sua consolidação como porto de contêineres é reflexo das mudanças nas formas de capital.

As últimas décadas do século XX intensificaram a internacionalização do capital, e a hegemonia do capital financeiro, com valorização do mercado de ações, foi acompanhada da adoção de políticas neoliberais. A privatização das operações dos portos impulsionou uma regulamentação do trabalho, que reduziu os direitos e o papel dos sindicatos.

Hoje em dia, ao passar pela avenida Jequitaia, da janela do automóvel, podem-se observar os equipamentos do Terminal de Contêineres avançando sobre a feira popular de São Joaquim. Um retrato fiel do processo de ameaça de gentrificação, ou gradual expulsão dos moradores da área urbana existente no entorno do porto de Salvador. A derrubada de imóveis antigos, como ocorreu em 2015, revela como a cidade, apesar de sua tamanha importância histórica, não tem recebido a devida atenção para a preservação de sua memória por parte das sucessivas gestões públicas.

Chamamos de gentrificação a expulsão de moradores pobres de determinada região, por meio de um conjunto de medidas socioeconômicas e urbanísticas, marcado pela hipervalorização de imóveis e pelo encarecimento de custos. Parte do Centro Histórico de Salvador é considerada patrimônio cultural da humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco). Mesmo nas áreas tombadas, a destruição que atende a interesses da especulação imobiliária não para de avançar. Áreas pertencentes ao sítio original do povoamento do Brasil foram abandonadas.

O porto da Bahia foi, por mais de três séculos, o entreposto comercial mais importante das Américas. Devido à sua localização estratégica, ocupou importante papel na irradiação da colonização; se destacou como porto de escala para a carreira da Índia, tendo sido importante para a manutenção de Portugal como império colonial; e foi fundamental para completar o comércio tricontinental entre Brasil, África e a metrópole. Mesmo assim, a estrutura do porto se manteve praticamente a mesma até o início do século XX, ou seja, tratava-se de um porto natural e fragmentado. Devido à importância do porto, Salvador foi a maior cidade do Brasil e a segunda maior do Império

Lusitano, depois de Lisboa. Hoje, o município abriga cerca de 3 milhões de habitantes, sendo então a terceira maior cidade do país e a oitava da América Latina. Possui o maior PIB da região Nordeste, seguida de Fortaleza e Recife, e sua região metropolitana é a segunda mais rica de todo o Norte e Nordeste, ficando atrás apenas da área metropolitana de Recife – retrato de um presente e de um passado que, independentemente de sua grandeza, o colocam sempre no jogo de interesse do grande capital. É o que nos revela o desenvolvimento histórico do porto de Salvador, que já foi o porto da Bahia, o porto do Brasil.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Maria do Carmo Baltar Esnaty de. *As vitrines da civilização*: a modernização do bairro commercial da cidade da Bahia (1890-1930). 2014. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2014.

APEB, Maço 626 – Contrato da saída dos escravos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, 1757.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 14 ago.1860.

AVISO AO MINISTÉRIO DE VIAÇÃO e Obras Públicas – Sessão ordinária do Tribunal de Contas, 22 dez.1914.

AZEVEDO, Paulo Ormindo. *A Alfandega e o Mercado* – memória e restauração. Salvador: Secretaria de Planejamento Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia, 1985.

BARICKMAN, Bert Jud. *Um contraponto baiano*: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2003.

BARROSO, A. Sérgio; JABBOUR, Elias. A crise financeira e econômica global e as perspectivas da Ásia. Entrevista com Luis Gonzaga Belluzo. *Princípios*, São Paulo, n. 98, nov. 2008.

BETHELL, Leslie. O Brasil no mundo. *In*: CARVALHO, José Murilo (org.). *A construção nacional*: 1830-1889. Rio de Janeiro: Fundacion Mafree; Objetiva, 2012. (v. 2). p. 131-178.

BIBLIOTECA PÚBLICA DA BAHIA. *Seção de obras raras*. Relatório da Companhia de Navegação a Vapor Bahiana, 1869.

BRASIL. Decreto nº 3.569, de 23 de janeiro de 1900. Inova o contrato celebrado para a conclusão das obras de melhoramentos do porto da capital do Estado da Bahia, a que se refere o decreto 1233, de 3 de janeiro de 1891. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 23 jan. 1900. Disponível em: https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1900-01-23;3569 Acesso em: 15 nov. 2023.

BRASIL. Decreto nº 5550, de 6 de junho de 1905. Innova o contracto para a construcção das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia.. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 6 jun. 1905. Disponível em: https://legis.senado.leg.br/norma/569960/publicacao/15797883 Acesso em: 15 nov. 2023.

BRASIL. Decreto nº 10.638, de 24 de dezembro de 1913. Prorroga até 31 de dezembro de 1915 o prazo para a conclusão das obras do porto da Bahia. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 dez. 1913a. Disponível em: https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1913-12-24;10638 Acesso em: 15 nov. 2023.

BRASIL. Decreto nº 10.639, de 24 de dezembro de 1913. Abre, pelo Ministerio da Justiça e Negocios Interiores, o credito de 17:000$, supplementar á verba 8ª - Secretaria da Camara dos Deputados - Material - do art. 2° da lei n. 2.738, de 4 de janeiro de 1913, para despezas com a impressão dos documentos parlamentares. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 dez. 1913b. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-10639-24-

dezembro-1913-526947-publicacaooriginal-1-pe.html Acesso em: 15 nov. 2023.

BRASIL. Decreto nº 13.951, de 31 de dezembro de 1919. Approva as clausulas para a revisão e consolidação dos contractos relativos á concessão das obras de melhoramento do porto da Bahia. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 31 dez. 1919. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13951-31-dezembro-1919-529124-publicacaooriginal-1-pe.html Acesso em: 15 nov. 2023.

BRASIL. Decreto nº 14.417, de 16 de outubro de 1920. Rectifica as clausulas que acompanharam o decreto n. 13.951, de 31 de dezembro de 1919, e autoriza a correspondente rectificação nas clausulas do respectivo contracto de revisão e consolidação dos contractos relativos á concessão das obras de melhoramentos do porto da Bahia. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 16 out. 2020. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14417-16-outubro-1920-529229-publicacaooriginal-1-pe.html Acesso em: 15 nov. 2023.

BRASIL. Decreto nº 15.693, de 22 de setembro de 1922. Approva o regulamento de portos organizados *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 22 set. 1922. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-15693-22-setembro-1922-529488-publicacaooriginal-1-pe.html Acesso em: 15 nov. 2023.

BRASIL. Decreto nº 67.686, de 30 de novembro de 1970. Considera como Serviço Nacional Relevante o prestado nas Organizações Militares das Guarnições Especiais de 1ª Categoria e de Engenharia de Construção. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 30 nov. 1970. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-67686-30-novembro-1970-409176-publicacaooriginal-1-pe.html Acesso em: 15 nov. 2023.

BRASIL. Decreto nº 76.925, de 29 de dezembro de 1975. Aprova o Estatuto da Empresa de Portos do Brasil S.A. - PORTOBRÁS e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 29

dez. 1975. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-76925-29-dezembro-1975-425625-publicacaooriginal-1-pe.htmll Acesso em: 15 nov. 2023.

BRASIL. Decreto nº 77.297, de 15 de março de 1976. Dispõe sobre a encampação do Porto de Salvador, no Estado da Bahia, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 15

BRESSER PEREIRA, Luiz Carlos. *A crise do Estado*: ensaios sobre a economia brasileira. São Paulo: Nobel, 1992.

CÂMARA, Antonio Alves. *A Bahia de Todos os Santos*: com relação ao melhoramento de seu porto. Rio de Janeiro: Typographia Leuzingher, 1911.

CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil*: 1860-1913. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

CHAVES, Cleide de Lima. *De um porto a outro*: a Bahia e o Prata (1850-1889). 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.

CODEBA – Companhia das Docas do Estado da Bahia. Disponível em: http://HYPERLINK "http://www.codeba.gov.br"www.codeba.gov.br Acesso em: 16 nov. 2023.

COELHO, Heliogábaro Pinto. *O Histórico da Estiva*. Um relato de 1912 até os dias atuais. Salvador: Sindicato dos estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios de Salvador e Simões Filho, 1986.

COLLETANEA DE LEIS, decretos e demais actos officiaes relativos ao Porto da Bahia. Rio de Janeiro, 1926.

COSTA, Affonso. *A Marinha Mercante* – o problema da atualidade. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1917.

COUTINHO, Renata; BELLUZZO, Luiz Gonzaga de Mello (org.). *Desenvolvimento capitalista no Brasil*. [*S. l.*]: Brasiliense, 1982.

CRUZ, Maria Cecilia Velasco e. A morte de João de Adão – realidade e fantasia na memória operaria de um crime. *In*: NEGRO, Antônio Luigi; SOUZA, Evergton Sales; BELLINI, Lígia (org.). *Tecendo Histórias*: Espaço político e identidade. Salvador: EDUFBA, 2009.

CRUZ, Maria Cecilia Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo*, Niterói, n. 8, ago. 1999.

CRUZ, Maria Cecilia Velasco e. *Virando o Jogo*: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República. 1998. Tese (doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno (org.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016.

CUNHA, Joaci de Sousa. O porto de Salvador e suas interfaces com a economia e a política na Primeira República (1900-1930). *In*: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno (org.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016. p. 199-242.

DOCAS DO PORTO DA BAHIA. *In*: *Revista do IGHB*, n. 43, 1918.

FERREIRA, Manoel Jesuíno. *Província da Bahia.* Tiphografia Nacional: Rio de Janeiro, 1875.

FRAGOSO, Arlindo. *Notas Econômicas e Financeiras*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1916.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1997.

GELABERT, Jordi Ibarz. A lenta revolução: transformações portuárias recentes. *In*: KINDLEBERGER, Charles P. *Movimentos internacionais de capital*. Rio de Janeiro: Record, 2016, p. 417 – 439.

GONÇALVES, Guilherme Leite; COSTA, Sergio. *Um porto no capitalismo global*: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro. São Paulo: Boitempo, 2020.

HOBSBAWM, Eric J. *A era das revoluções*: Europa 1789-1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

HOBSBAWM, Eric J. *Era dos extremos*: O breve século XX 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOBSON, John A. *A evolução do capitalismo moderno*. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

HONORATO, Cezar T. *O polvo e o porto*: a CIA Docas de Santos (1888-1914). Curitiba: Prismas, 2016.

HOYLE, B.S. Cities and ports: concepts and issues. Vegueta, Southampton, n.3, p. 263-278, 1997.

INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, Rios e Canais. Porto da Bahia. *Coletânea de Leis, Decretos e demais Atos Oficiais relativos ao Porto da Bahia*. Rio de Janeiro, 1926.

JORNAL DE NOTÍCIAS. Notícia histórica a respeito das obras do porto da Bahia. *Revista 27 do IGHB*, v. XVIII, 1913.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec, Editora da Unicamp, 2000.

LEAL, Maria das Graças de Andrade. O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVII ao XX. *In*: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno (org.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016. p. 77-122.

LENIN, Vladimir Ilitch. *O imperialismo*: etapa superior do capitalismo. Campinas: unicamp. 2011.

LUXEMBURGO, Rosa. Die Akkumulation des Kapitals. *In*: Gesammelt Werk. Berlim: Institut fur Marxismus-Lenisnismus, 1975.

MADSSON, Angus. *Monitoring the World Economy* (1820-1992). Paris: OECD, 1995.

MARINGONI, Gilberto. A maior e mais ousada iniciativa do nacional-desenvolvimentismo. *Desafios do desenvolvimento*, Brasília, DF, ano 13, n. 88, p. 43-56, 2016.

MARIUTTI, Eduardo Barros. O capital comercial e a formação da economia-mundo capitalista: dinâmica e padrões de reprodução social. *Revista brasileira de desenvolvimento regional*, Blumenau, v. 8, n. 1, p. 5-26, 2020.

MARX, Karl. *O Capital*: crítica da economia política. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

MATTOSO, Kátia. *Bahia no Século XIX* – uma província no Império. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 1992.

MENDONÇA, Sônia Regina. As bases do desenvolvimento capitalista dependente: da industrialização restringida à internacionalização. *In*: LINHARES, Maria Yeda. *História geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990.

MENSAGEM apresentada a Assembleia Legislativa da Bahia na abertura da 1ª Sessão Ordinária da 7ª Legislatura pelo Dr. Severino Vieira, Governador da Bahia. Salvador: *Officinas do 'Diário da Bahia'*, 1903.

MESQUITA, Elpidio. *Aspectos de um problema econômico*. Tipografia Leuzinger: Rio de janeiro, 1909.

MONTEIRO, Tânia Penido. *Portugueses na Bahia na segunda metade do século XIX*: emigração e comercio. 1982. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, 1982.

NASCIMENTO, Iolanda Maria. *O comercio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador* (1850-1880). 1986. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1986.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial* (1777-1808). São Paulo: Hucitec, 1979.

O COMMERCIO DO ESTADO DA BAHIA aos Poderes Públicos. Recisão de Contracto da Companhia das Docas do Estado da Bahia, apresentado pela Associação Comercial da Bahia e delegados do comercio ao Exmo. Sr. Presidente da República - Memorial apresentado pelo Deputado Federal Pires de Carvalho. Rio de Janeiro: *Jornal do Commercio*, 1916.

OLIVEIRA JUNIOR, Moacir. *Mudanças organizacionais e inovações tecnológicas:* impactos sobre os padrões de relações de trabalho no Porto de Santos. 1994. Dissertação (Mestrado em Administração) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo São Paulo, 1994.

PAOLI, Paula Silveira de. Um diálogo entre o antigo e o novo: o bairro do comércio na modernização do Porto de Salvador. *In*: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno (org.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016. p. 243-288.

PELAEZ, Carlos Manuel. *Economia brasileira contemporânea*. São Paulo: Atlas, 1987.

PEDRÃO, Fernando. A formação da indústria na Bahia. *In*: PINHO, José Ricardo Moreno; NUNES, Antonieta D'Aguiar (org.). *Capítulos de história da Bahia*: Formação econômica. Salvador: EDUNEB, 2020.

PINHO, José Ricardo Moreno. Ê mori, moriô, babá - babá, ô kiloxê, jocô! *Revista Dialética*, [s. l.], v. 3, n. 3, jun. 2012.

PINHO, José Ricardo Moreno. *Açambarcadores e famélicos*: fome, carestia e conflitos em Salvador (1858 - 1878). 2015. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense - Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, Rio de Janeiro, 2015.

PINHO, José Ricardo Moreno. *Açambarcadores e famélicos*: fome, carestia e conflitos em Salvador (1858-1878). Salvador: EDUNEB; Câmara Municipal de Salvador, 2016.

PINHO, José Ricardo Moreno; NUNES, Antonietta d'Águiar (org.). *Capítulos de História da Bahia*: Formação Econômica. Salvador: EDUNEB, 2020.

POLÓNIA, Amélia. A centralidade dos espaços portuários na época moderna: uma aproximação historiográfica. *In*: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno (org.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016. p. 19-46.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1963.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil.* São Paulo: Brasiliense, 2006.

REIS, João José. *Ganhadores*: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das letras, 2019.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador* – 1680-1830. 2005. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

RIBEIRO; Luís Claudio; BARROS, Nicélio. *A serventia da casa:* a Alfândega do Porto de Vitoria e os rumos do Espírito Santo. Vitória: SINDIEX, 2008.

RIOS, Ricardo Bahia. *Os portos de salvador e aratu*: organização e dinâmica atual nos contextos urbano e metropolitano. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, 2008.

ROCHA, Heliana Faria M. *Visualização urbana digital*: sistemas de informações geográficas e históricas para o bairro do Comércio – Salvador. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

ROSADO, Rita de Cássia. *O porto de Salvador* - modernização em projeto: 1854-1891. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

ROSADO, Rita de Cássia. *Cronologia dos portos da Bahia*. Salvador: CODEBA, 2000.

ROSADO, Rita de Cássia. *O porto de Salvador*: modernização em projeto: 1854-1891. Salvador: CODEBA, 2003.

ROSADO, Rita de Cássia. A modernização do porto de Salvador na Primeira República (1891-1930). *In*: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno (org.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016. p. 159-198.

RUSSELL-WOOD, Anthony John R. *Fidalgos e filantropos*: a Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1775. Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília, 1981.

SAMPAIO, Consuelo Novais. *50 anos de urbanização*: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal; Odebrecht, 2005.

SANTOS, Flavio Gonçalves dos. *Economia e cultura do candomblé na Bahia*: relações comerciais torno de objetos do culto afro-brasileiro de 1850 a 1937. 2007. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

SANTOS, Milton. *O centro da cidade do Salvador*. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1959.

SANTOS, Milton *O porto e a cidade do Salvador*. Salvador: Centro de Documentação CODEBA, 1963.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos* – engenhos e escravos na sociedade colonial. São Paulo: Cia das Letras, 1988.

SILVA, Sylvio Bandeira Mello e; SILVA, Bárbara-Christine Nentiwg. *Estudos sobre globalização, territórios e Bahia*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2003.

SILVA Jr., Carlos da. Economia escravista no Recôncavo baiano. *In*: PINHO, José Ricardo Moreno; NUNES, Antonietta d'Águiar (org.). *Capítulos de História da Bahia*: Formação Econômica. Salvador: EDUNEB, 2020. p. 67-99.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaro. *O porto de Vitória*: expansão e modernização 1950-1993. Vitória: CODESA, 1994.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História da burguesia brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1983.

SOUSA, Avanete Pereira. A centralidade/capitalidade econômica de Salvador no século XVIII. *In*: Souza, Evergton sales; MARQUES, Guida; SILVA, Hugo E. (org.). *Salvador da Bahia*: retratos de uma cidade atlântica. Salvador, Lisboa: EDUFBA, CHAM, 2016. p. 118.

SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local, cidade e atividades econômicas* (Bahia, século XVIII). 2003. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

SOUZA, Daniele Santos de. Notas sobre a colonização e a escravidão no recôncavo. *In*: PINHO, José Ricardo; NUNES, Antonietta d'Águiar (org.). *Capítulos de História da Bahia*: Formação Econômica. Salvador: EDUNEB, 2020. p. 45-65.

SOZA, Hector Valderrama. *La planificación del desarrollo industrial*. Cidade do México: Siglo XXI, 1967.

UDERMAN, Simone. Perspectivas industriais. *In*: BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. *Tendências da economia baiana*. Salvador: SEPLANTEC, 2000. p. 93-176.

VILLELA, André Arruda. Exclusivo metropolitano, "superlucros" e acumulação primitiva na Europa pré-industrial. *Topoi* (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, v. 12, n. 23, p. 4-29, jul./dez. 2011.

WILLIANS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. São Paulo: Cia das letras, 2012.

XIMENES, Cristina Ferreira Lyrio. *Joaquim Pereira Marinho*: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia. 1999. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.

Formato: 150 mm x 210 mm
Fontes: Minion Pro e Myriad Web Pro
Papel miolo: Pólen, 80 g/m²
Papel capa: Cartão Supremo, 300 g/m²
Impressão: novembro/2023
ImpressãoBigraf

https://eduneb.uneb.br/

ISBN 978-65-88211-75-5